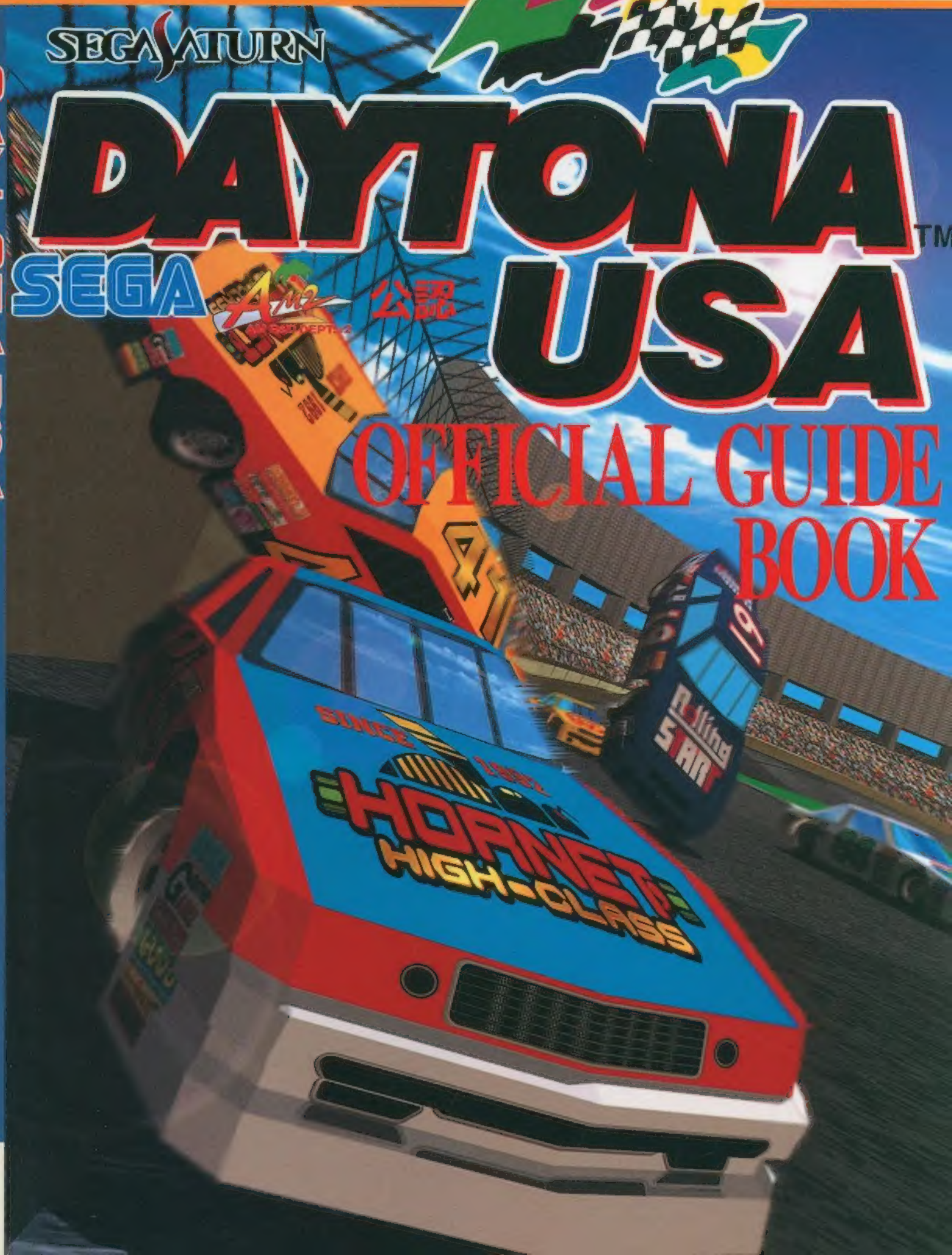
覇王ゲームスペシャル▶27

SEGA SATURN

DAYTONA USA™

SEGA AM2 公認

OFFICIAL GUIDE BOOK



DAYTONA USA

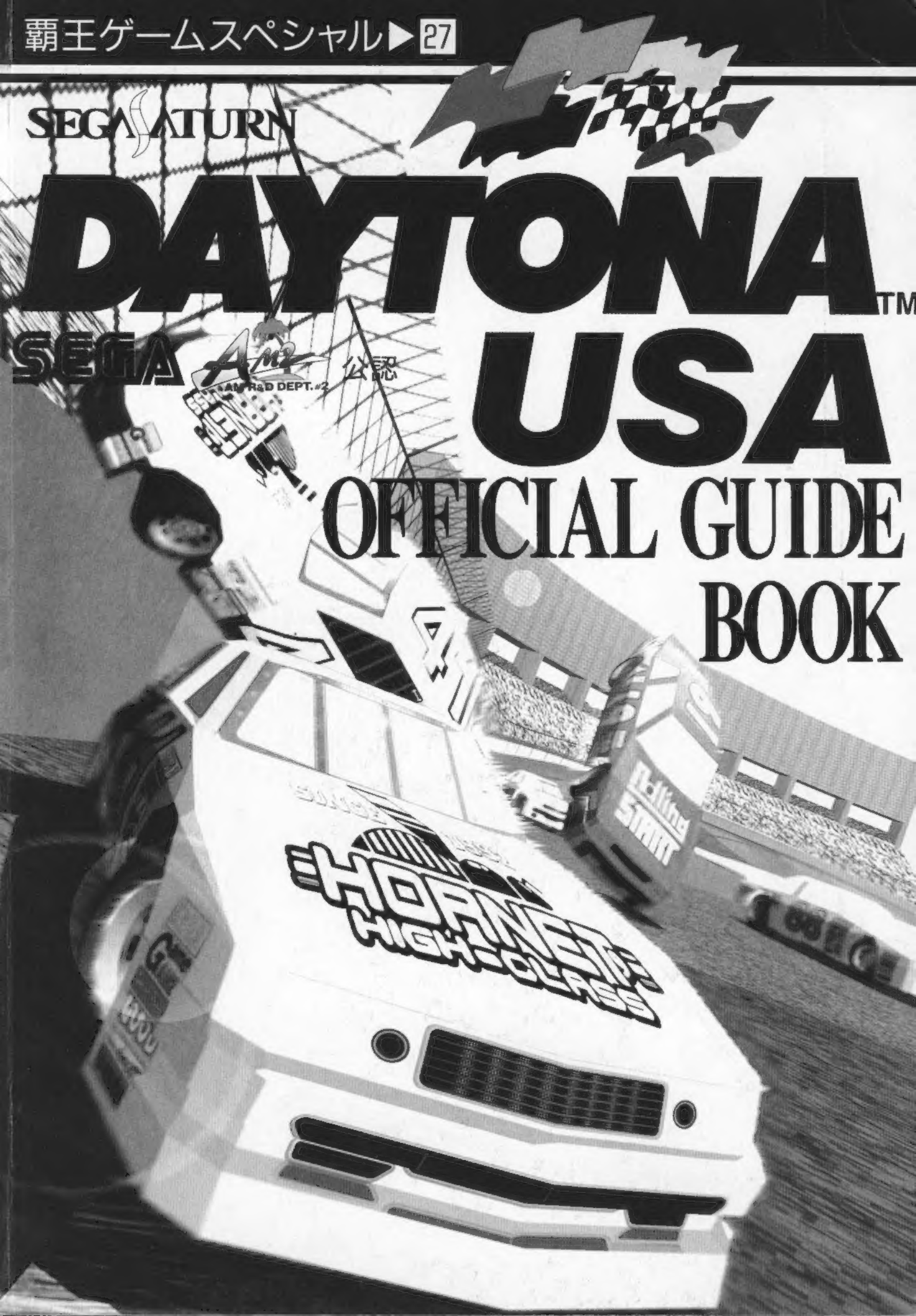
覇王ゲームスペシャル 27
講談社

超人気３ＤＣＧレースゲーム、サターン版『デイトナUSA』のすべてを収録。ビギナーから上級者までをフォローした、全３コースの完全攻略。主役マシン「ホーネット」の未公開データを満載。
『デイトナUSA』の公式ガイドブックは、この一冊だけだ！

SEGA SATURN

DAYTONA™ USA

OFFICIAL GUIDE BOOK



GENTLEMEN START YOUR ENGINES

『DAYTONA USA』オフィシャルガイドブック出版にあたって

――セガAM2研・鈴木　裕――

アーケード版『デイトナＵＳＡ』は、'94年４月にアミューズメントセンターに登場し、おかげさまで今でも絶大な支持と人気を獲得しています。『デイトナＵＳＡ』は、弊社の技術力の結晶ともいえる３ＤＣＧ基板「MODEL２」によって作られ、ポリゴンにテクスチャーを貼ることによって、かつてないほどのリアルさと臨場感を生み出すことに成功しました。

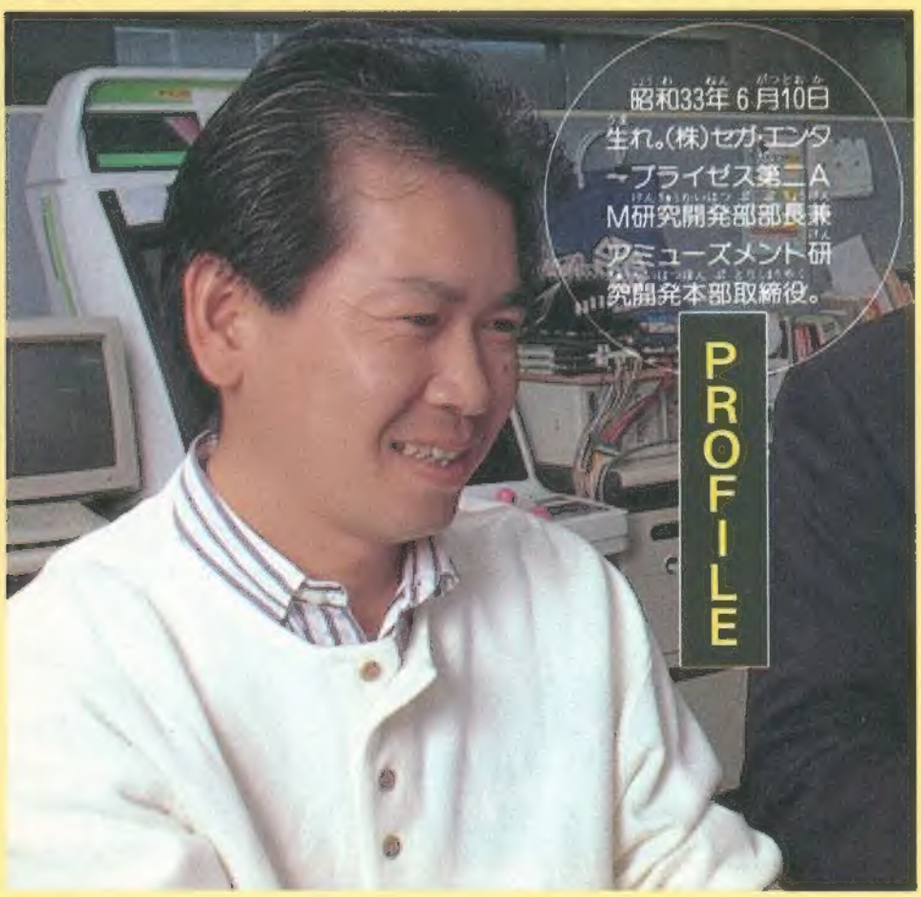
'85年の『ハングオン』以降、我々ＡＭ２研は常に、「楽しさ・おもしろさ」を追求してきました。プレイしていただけると分かると思いますが、今回『デイトナＵＳＡ』で徹底的にこだわったのは、「操る楽しみ」なのです。Ｖ８エンジンの、まるでいうことを聞かない暴れ馬をねじ伏せて操り、さらに、今までのドライブゲームにはなかった「ドリフト」という快感を存分に堪能できるゲームに仕上げました。

セガサターン版『デイトナＵＳＡ』はアーケード版『デイトナＵＳＡ』を忠実に再現しようというコンセプトのもと、ＡＭ２研の技術をフルに駆使、目標どおりに「完全移植」しました。特に、『デイトナUSA』の最も楽しい部分は十分、そして忠実に再現できたと自負しております。

ここまでハイクオリティーに仕上げることができたのは、もちろん開発チームの努力があってこそ。このような難易度の高い移植を、彼らはきついスケジュールのなかで、本当によくやってくれたと思います。

また、セガサターンならではの要素として、さまざまなお楽しみも用意しました。だから、アーケード版を相当やり込んだ方でも存分に楽しんでいただけるものと思っております。幸い、お買いあげいただいた方からの反響や評判もよく、我々にとってこれほど嬉しいことはありません。

十分にやり込まれた方でも、まだまだ隠された遊びかたや、より速く走るための攻略法など、明らかにされていない部分がきっとあると思います。この「デイトナＵＳＡ・オフィシャルガイドブック」は、基本データ、攻略法、裏技などなど、セガサターン版『デイトナＵＳＡ』の遊びかたのすべてが凝縮されて



AM2 AM R&D DEPT.#2

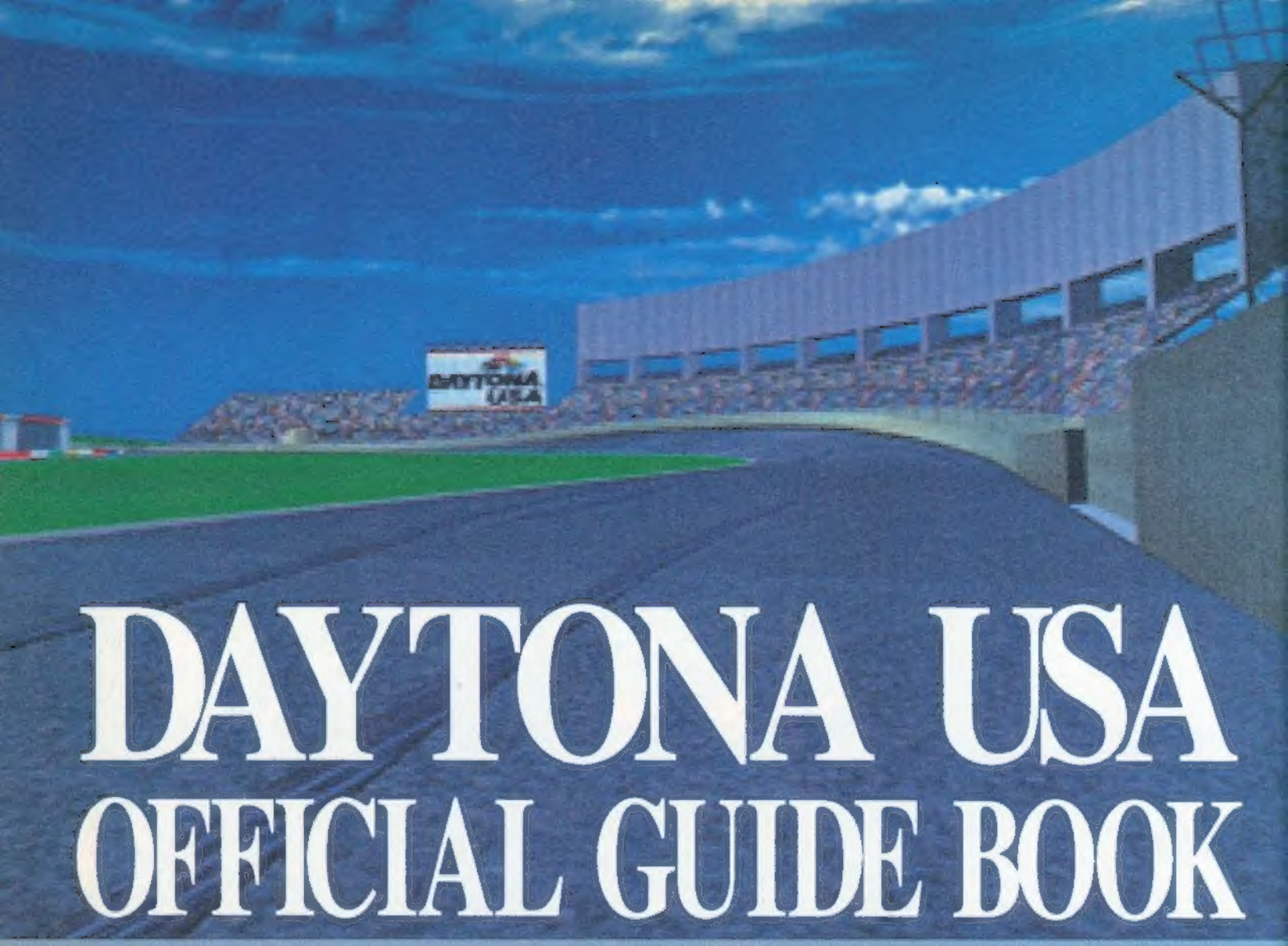
います。この本を片手に、一層『デイトナＵＳＡ』を楽しんでいただけたらと思います。

（1995．6．24　(株)セガ・エンタープライゼス　第二ＡＭ研究開発部　部長　鈴木裕）

▲氏が製作したアーケード版『バーチャファイター２』は、あまりにも有名。現在は、『バーチャファイター３』を鋭意製作中である。

鈴木　裕

『ハングオン』『スペースハリアー』といった3D体感ゲームの生みの親。その後、『バーチャファイター』に代表される一連のＶＲ構想シリーズを手がけている。



DAYTONA USA
OFFICIAL GUIDE BOOK

CONTENTS

『DAYTONA USA』 オフィシャルガイドブック出版にあたって——4

● 基礎知識編 ●

ALL ABOUT "HORNET"——8
基本操作&基本テクニック——12

● 攻略編 ●

コースガイド・初級——18
コースガイド・中級——20
コースガイド・上級——22
コース攻略・初級——24
コース攻略・中級——30
コース攻略・上級——38
逆走攻略・初級——50
逆走攻略・中級——52
逆走攻略・上級——54

● 裏技編 ●

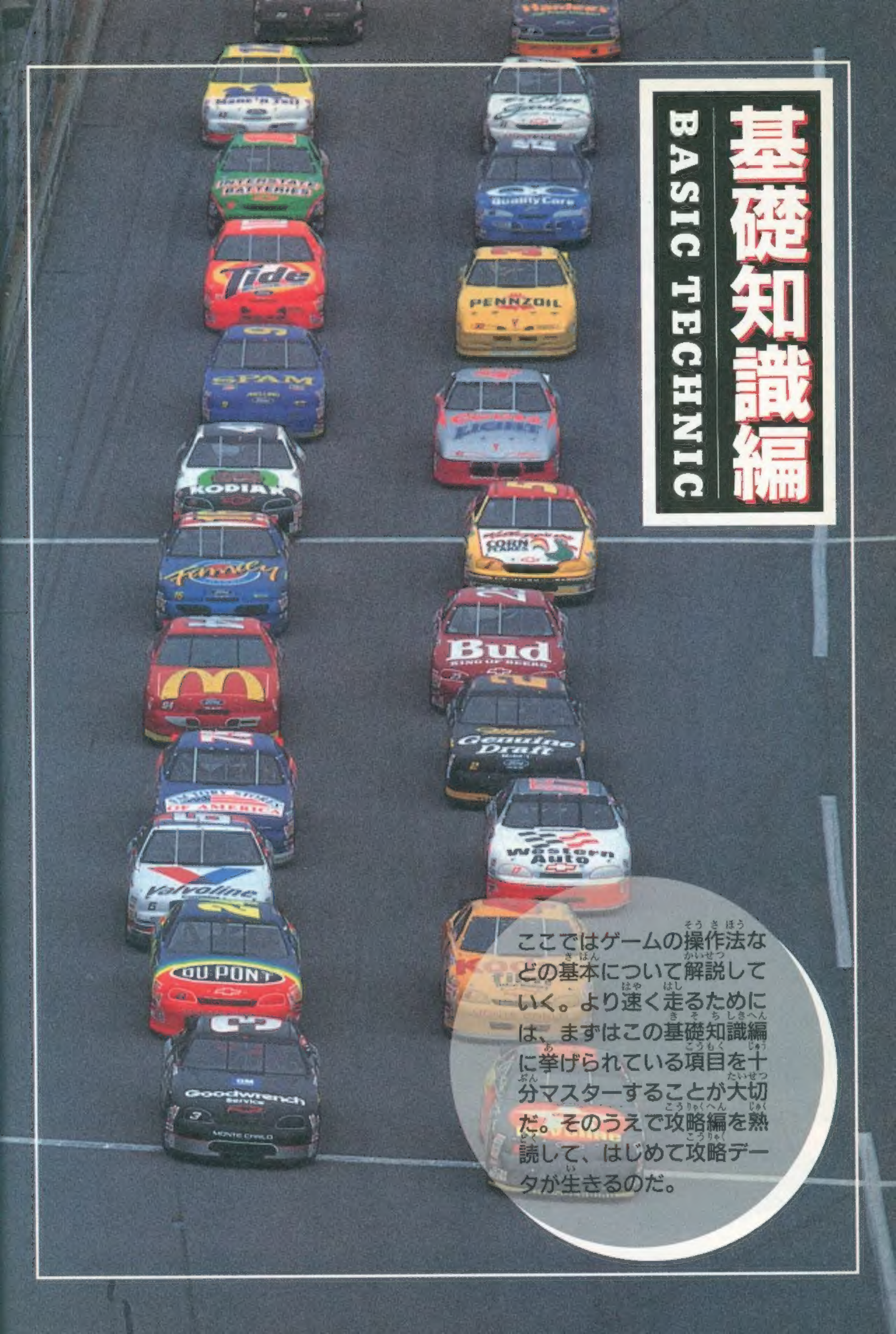
デイトナ覇技——58

● 巻末特集 ●

HISTORY OF DAYTONA USA——68
でいとなカラオケ道場——74
巻末特別付録・ホーネット号ペーパークラフト——78

基礎知識編

BASIC TECHNIC



ここではゲームの操作法などの基本について解説していく。より速く走るためには、まずはこの基礎知識編に挙げられている項目を十分マスターすることが大切だ。そのうえで攻略編を熟読して、はじめて攻略データが生きるのだ。

ALL ABOUT "HORNET"

■全米最高の人気を誇る「デイトナ500マイルレース」とは?

全米でNo.1の人気を誇るストックカーレース「NASCAR」シリーズ。年間約30戦ものレースがあり、その開催地もそのつど変わる。通常のサーキット、市街地サーキットなどをところ狭しと爆走するのだ。そしてこのシリーズの特徴として、「オーバルコース」という、楕円を基調としたシンプルなコースを周回する、とても単純だがアツくなれるコースが用意されているのだ。そのうちの1つが、フロリダにある「DAYTONA INTERNATIONAL SPEEDWAY」で行われる、「デイトナ500マイルレース」だ。大きくバンクしたカーブは、このうえない緊張感をドライバーに与える。ちょっとでも接触してはじかれようものなら、遠心力によってクルマは飛ばされ、一瞬のミスが、大きなクラッシュにつながるスリリングなレース展開。さらに、多数の車でひしめきあって走るため、車のアクションは非常

▲まさに車と車の激突! これがストックカーレースの醍醐味なのだ。

STOCK CAR "HORNET"

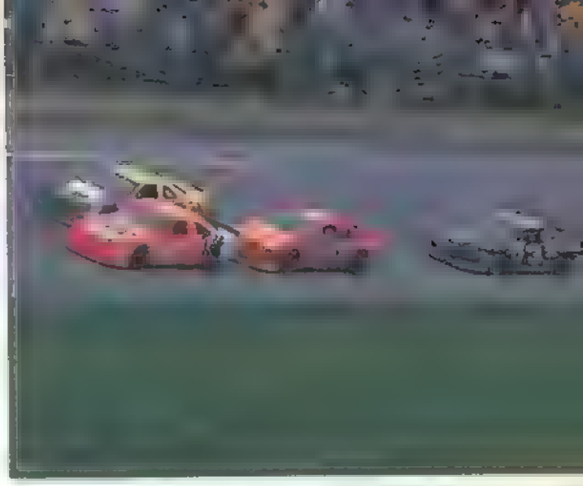
SIZE(L/H/W):
4930/1273/1730(mm)
WEIGHT:1600kg
MAX POWER:812ps/5800rpm
MAX SPEED:329km/h

■FRONT VIEW

■REAR VIEW

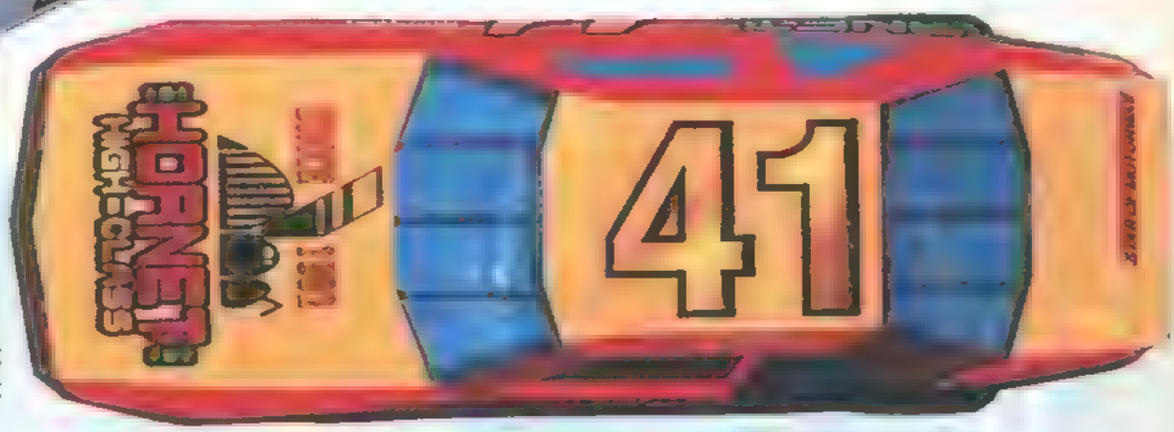
▲ヘッドランプに見えるのはエアインテーク。リアもブレーキランプのみが装着されている。

にアクティブで、アクシデントは頻繁に起きる。そして、その主役となるストックカーは、非常に厳しいレギュレーションで管理されて、車の性能差が出にくいようになっている。軽量化にとても役立つはずのホイールは、スチール、つまり鉄である。エンジンサプライヤーニエンジンを供給する会社は3社だけ。



ちなみに、構造的にはパイプで組まれたフレームに、市販車を模したカウルをかけているだけだ。

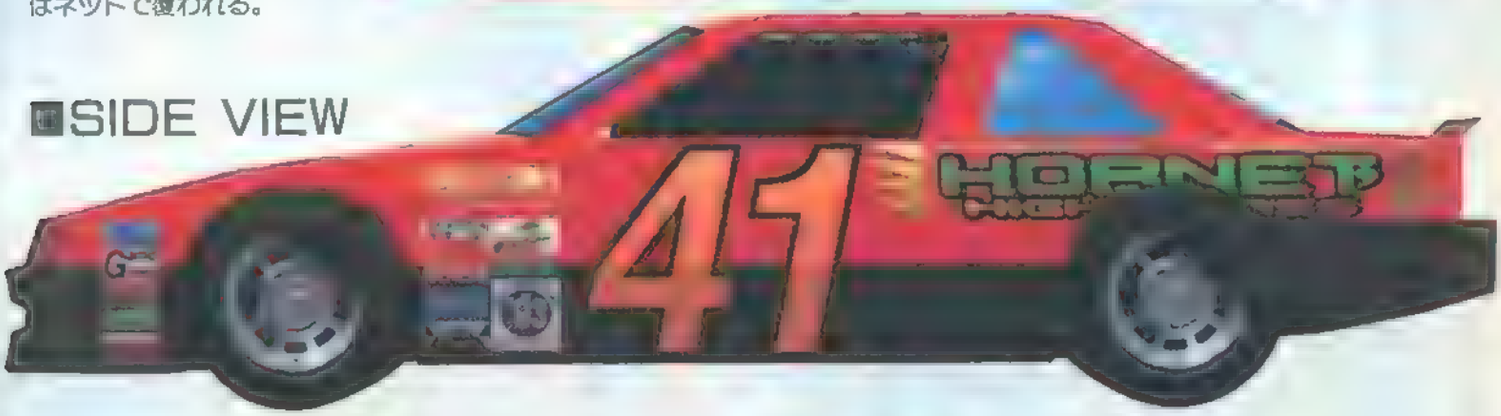
こうしたカテゴリーは、チームの運営資金を抑え、多数のチームが参加できるようにとの配慮のほかに、ドライバーの腕や、駆け引き、そして運によって変わる、目まぐるしいレース展開を狙ったものなのである。



■TOP VIEW

▶ウィンドウはフロントとリアはアクリルで、サイドはネットで覆われる。

■SIDE VIEW



▲ボディはアルミフレームにカーボンモノコック製のカウルが乗っている。中身は市販車とは別物。

ENGINE

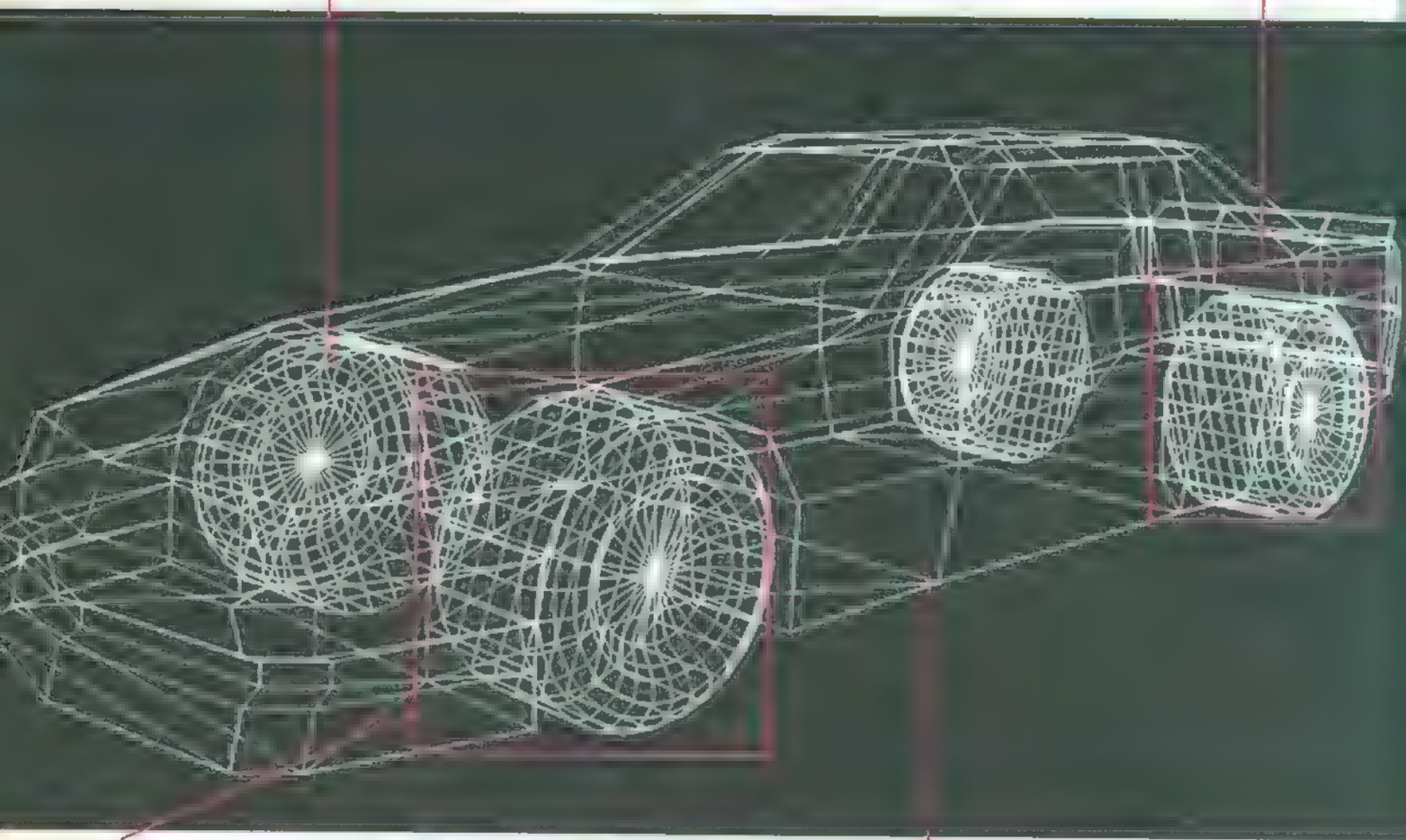
▲実際のエンジンサプライヤーは3社しかない。

V型8気筒ツインカムをフロントミッドに搭載する。ノーマルアスピレーション（自然吸気）エンジンながら、最大800psを超えるものも（MTのレッド）。

SUSPENSION

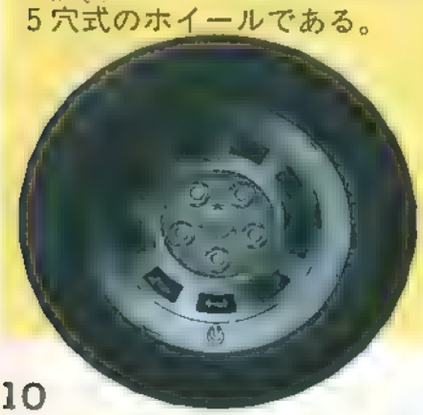
▲このセッティングがコーナリング能力に反映する。

サスペンション自体はオーソドックスなフロント・ストラット／リア・トレーリングアームという方式をとっている。シンプルなほうがセッティングが楽。



TIRE&WHEEL

アメリカのみならず、世界的に有名なグッドイヤーのレーシングスリックタイヤとスチールホイールの組み合わせ。5穴式のホイールである。



UNDER FLOOR

左側がフロント方向だ。ディファレンシャル（駆動力を駆動輪に伝える機構）がリアにあることから、駆動方式はFRとわかる。

INSTRUMENT PANEL

ステアリングコラム部のとなりにはタコメーター。

ホーネットタイプ別性能一覧

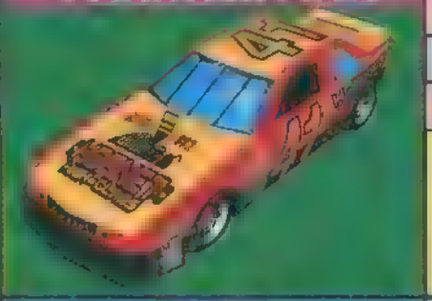
最初から使用できる4車種に、アーケードモード初、中、上級の全コース3位入賞で使用可能となる6車種を加えた全10タイプのホーネット号の性能を比較してみよう。特殊な性能を持っている車もあるので、それも併せて掲載した。タイムアタックには、それにあった車の選定が必要不可欠となる。コメントも参考に、自分の扱いやすい車を選び出してみよう。

BLUE/YELLOW

ミッション	AT
加速度	
グリップ	C
最高速度	319km/h

業務用と同じ性能の車。グリップがやや苦しい。最高出力660ps／6000rpm。

YELLOW/RED



ミッション	MT
加速度	
グリップ	C
最高速度	

やはり業務用と同じ性能。グリップが苦しい。最高出力745ps／6500rpm。

BLUE

ミッション	AT
加速度	A
グリップ	A
最高速度	305km/h

グリップ、加速度ともに安定した車。最高出力790ps／5700rpm。

RED

ミッション	MT
加速度	A
グリップ	A
最高速度	315km/h

ブルーともども初心者向け。最高出力は最大の812ps／5800rpmを誇る。

GREEN

ミッション	AT
加速度	A
グリップ	D
最高速度	325km/h

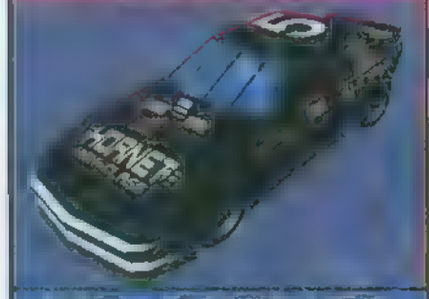
グリーンゾーンに入っても減速しない。最高出力690ps／6100rpm。

PINK

ミッション	MT
加速度	A
グリップ	D
最高速度	329km/h

同じくグリーンゾーンに入っても平気。最高出力777ps／6200rpm。

BLACK



ミッション	AT
加速度	
グリップ	
最高速度	

壁に接触しても減速しない車だ。最高出力は、660ps／6000rpm。

ORANGE

ミッション	MT
加速度	B
グリップ	B
最高速度	325km/h

同じく壁に接触しても減速しない車。最高出力745ps／6200rpm。

LIGHT BLUE

ミッション	AT
加速度	C
グリップ	B
最高速度	325km/h

最高速重視の車。加速性が悪い。最高出力は、683ps／6000rpm。

YELLOW

ミッション	MT
加速度	C
グリップ	B
最高速度	329km/h

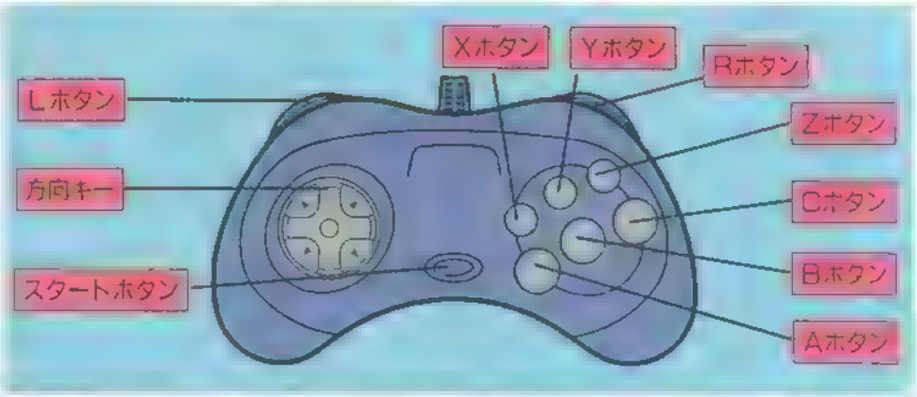
加速度と引き換えに最高速重視の車。最高出力750ps／6100rpm。

基本操作&基本テクニック

Control Technic 操作のしかた

コントロールパッドの場合は

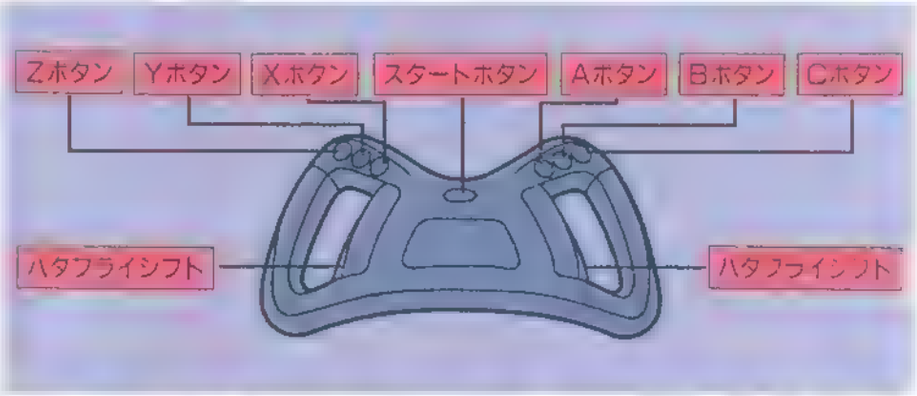
このゲームでは、あらかじめ用意されている4タイプのキー配置と、オリジナルのエディットモードが使用可能だ。シフトと視点切り替えボタンの配置に気をつけてキーセレクトしてみるといいだろう。覇技にも使うぞ。



ボタン	TYPE-A	TYPE-B	TYPE-C	TYPE-D
A	—	VIEW1	ギア1速	アクセル
B	ブレーキ	ブレーキ	ブレーキ	ギア2速
C	アクセル	アクセル	アクセル	ギア4速
X	—	VIEW2	ギア2速	ブレーキ
Y	—	VIEW3	ギア3速	ギア1速
Z	—	VIEW4	ギア4速	ギア3速
L	VIEWダウン	シフトダウン	VIEWダウン	VIEWダウン
R	VIEWアップ	シフトアップ	VIEWアップ	VIEWアップ
方向キー上	シフトアップ	—	—	—
方向キー下	シフトダウン	—	—	—
スタートボタン	ポーズ	ポーズ	ポーズ	ポーズ

レーシングコントローラーの場合

ステアリングコントロールがアナログ方式のレーシングコントローラーでは、アクセルとブレーキの位置を重点的にチェックしてキー配置を決めよう。ハンドルを実際に握りながら、いろいろ試してみて、やりやすいものを選べ。

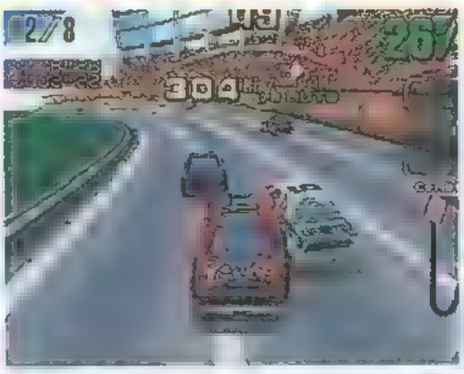


ボタン	TYPE-A	TYPE-B	TYPE-C	TYPE-D
A	—	—	ギア4速	ギア4速
B	VIEWアップ	ブレーキ	ブレーキ	ギア3速
C	アクセル	アクセル	アクセル	ブレーキ
X	—	—	ギア3速	ギア2速
Y	VIEWダウン	VIEWアップ	ギア2速	ギア1速
Z	ブレーキ	VIEWダウン	ギア1速	アクセル
バタフライシフト	シフトアップ/ダウン	シフトアップ/ダウン	VIEWアップ/ダウン	VIEWアップ/ダウン
スタートボタン	ポーズ	ポーズ	ポーズ	ポーズ

Mode Select モードセレクトについて

アーケードモード

アーケード版同様の、制限時間付きのレースモード。選べるクルマはAT/MT 1車種ずつの2台しかない。クルマの性能に頼った走りができないぶん、サターンモードよりは難易度が高いといえるだろう。逆に、プレイヤーの腕が試されるのだ。



▲制限時間アリのモードなので、上級などはかなりきびしい。

▲全コース難易度ノーマルで1位を取るといいことがある？

サターンモード

制限時間がなく、コースを走り込むためには最適のモード。使用車種もいろんな特性のものが用意されている。制限時間がないことを利用して、グランプリモードやエンデュランスモード、そして逆走を楽しむのもいいだろう。

▲最大14種類のクルマを選択可能。サターン版のみの特別車種ばかりだ。

▲コースをじっくり走り込んだり、各所にある仕掛けを堪能できるぞ。

ランキングモード

各コースのクリアタイムを、ノーマル、グランプリ、エンデュランスの3つのモード別に表示してくれる。また、最速ラップタイムもあわせて表示。ちなみに、アーケードとサターンモードの区別はなく、混合で表示されるので注意。

▲ここでモードとコースを選択する。非常に分かりやすい画面配置だ。

▲全部で20位までのデータが表示される。最速ラップは右下だ。

オプションモード

ゲームモード、アーケードモードの制限タイム設定、敵車の難易度設定、サウンドテスト、サウンドのステレオ出力設定、コントロールパッドのキー配置の設定などを変更することができるモード。よりゲームを楽しむためにはぜひ活用してもらいたいモードだ。

◀各種モードの変更が可能になっているオプションモード。

◀自分にあった設定に変更しておけば、プレイしやすい。

ゲームモードについて

ゲームモードには、ノーマル、グランプリ、エンデュランスの3つのモードがある。それぞれの違いは周回数。

◀初級のエンデュランスはなんと80周もコースを回る。

Cockpit Views 画面のみかたについて

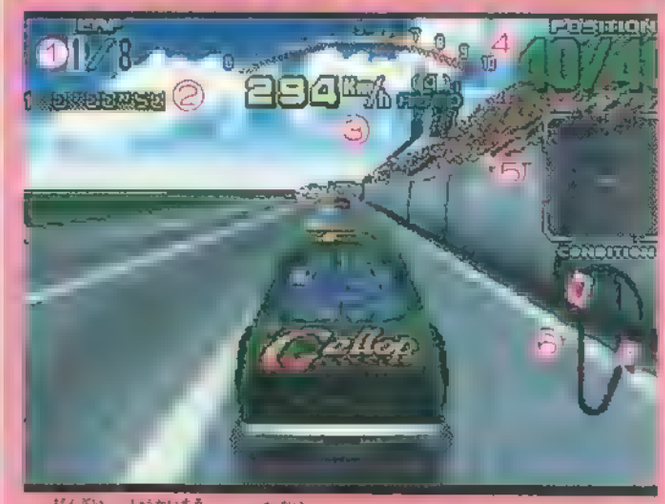
画面内に表示されているさまざまな情報は、ゲーム中にいろいろ役に立つもの。それぞれの役割を把握することは、速くなるための大事な一歩といえるだろう。

また、アーケード、サターンとモードが変わると多少画面レイアウトが変更になるということも忘れてはいけない。タコメーターとスピードメーターの位置の違いに注目せよ。

ARCADE MODE

①現在の周回数　②周回ごとのラップタイム
③残りタイム　④タコメーター・スピードメーター・ギアポジション　⑤現在の順位／エントリー台数
⑥レーダー　⑦コース（自車の位置・トップの位置）

SATURN MODE



①現在の周回数　②周回ごとのラップタイム
③タコメーター・スピードメーター・ギアポジション
④現在の順位／エントリー台数　⑤レーダー
⑥コース（自車の位置・トップの位置）

Time Attack Mode タイムアタックモードについて

敵車がいっさい出てくることなく、純粋にコースを攻めることができるモード、これがタイムアタックモードだ。アーケード、サターンのどちらでも選択可能で、チェックポイントごとのラップタイムが表示されるのが特徴。

スタートボタン＋決定

◀ミッション（カー）セレクト時にスタートボタンを押しながら決定せよ。

バーチャボタンについて

バーチャ（視点切り替え）ボタンは、レース中にプレイ視点を切り替えることができるボタンだ。全部で4つの視点でプレイすることができ、それぞれ好みにあった視点でプレイすることが、上達への早道だ。初心者には4が、中級者には3が、上級者には2か1がおすすめ。

Cornering Technic コーナリングテクニック1

このゲームを極めるには、コーナーをいかにスムーズに回るかということが大切になってくる。コース別にコーナーの大きさを把握することはもちろん、それぞれのコーナーにあったコーナリング方法を身につけることは、上位入賞へのキーポイント。どうしてもうまく回りきれないという苦手なコーナーがあるなら、ここに挙げたコーナリングをぜひ試してほしい。

◀きついコーナーをいかに速く、かつ安定して回れるかが、ラップタイム向上につながる。

アウト・イン・アウト

ゲームのみならず、実際のレースでも使われているこのテクニックは、コース幅をめいっぱい使うことで、コーナリングラインを緩め、より速くコーナーを抜けるのだ。

コーナリングの基本

▲コーナリングラインの円弧を緩やかにすれば、速いスピードでも抜けられる。

壁ターンコーナリング

鋭角に壁に接触すれば、クラッシュすることなくコーナリングすることもできる。初級の最終コーナーで使えるテクニックだ。接触の度合いで減速量も異なることに注意。

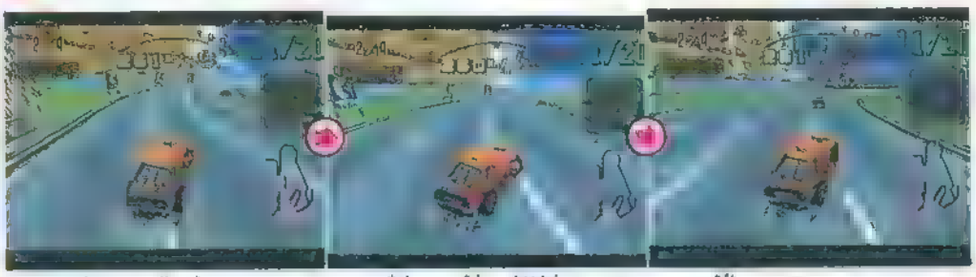
慣れないうちはコレで回避

▲壁に対して鋭角に（ほぼ平行に）接触し、クラッシュすることなく回る。

ブレーキングドリフト

ブレーキを踏みつつステアリングすると、リアタイアはグリップを失って滑り出す。これを維持して減速しつつ、急激に車の向きを変えるコーナリングテクニックがこれ。

ドリフトの基本だ

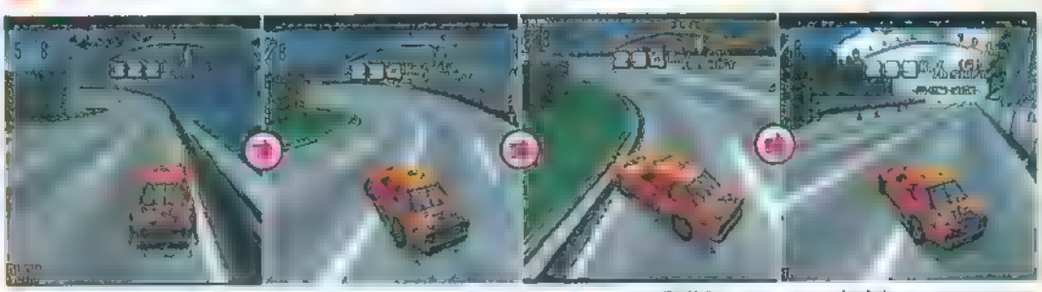


▲AT車では必須のテクニック。滑った後の回復タイミングが難しい。

4-1-4ドリフト

MT車で急に4速から1速にシフトチェンジすると、急激に減速することになる。これを応用して一瞬だけ1速にシフトしてからステアすることでドリフトを誘発する。ロスの少ない走りが可能。

よりタイムを縮めたいなら



▲ブレーキングドリフトよりもすばやくテールスライドを誘発できるのが特徴。

Cornering Technic コーナリングテクニック2

カウンターステア

とくにグリップの低い車でドリフト後などにすばやく車の体勢を整えたい場合には、一瞬コーナーの出口の方向とは反対側にステアすると、早めに車が安定するはずだ。

▲慣れるまではアクセルはオフにしておくと楽に体勢を整えられる。

すばやくグリップを回復させる

カウンターステアなし

滑り始めると止まらずにそのままコースアウトしてしまうことが多い。

▲路面の状況にもよるが、かなり直線的なコーナリングラインになってしまうはず。これではコースアウトは必至だ。アクセルオフでも立ち直れない。

カウンターステアあり

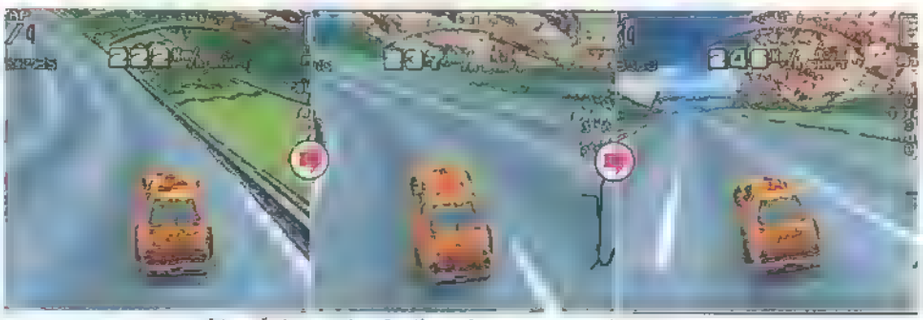
スライドを収束させることさえできれば、あとはどうにでもなるものだ。

▲ドリフト後、グリップの低い車でプレイしているなら早めのカウンターは必須の動作といえる。これで車を安定させ、アクセルオンを可能にする。

シフトダウン

MT車でのみ可能なテクニック。ステアするだけでは曲がりきれないが、ドリフトではロスが多すぎるというコーナーでは、ステアするまえに1速だけシフトダウンしてみよう。上級のジェフリー像前のコーナーなどに有効だ。

ロスを軽減するコーナリングテクニック



▲こうすれば、3速の限界以上の速度は出ないので、安定してコーナリングできるはず。ATではブレーキングするしかないので、ロスが大きくなる。

もし、ミスってしまったら?

コーナリングをミスしてしまったら、とにかくアクセルをオフにして、車を安定させることを考えよう。コースアウトしても同様。アクセルオフしてステアリングすれば、グリップを失うことなくラインを調整できるぞ。

▲ラインが大回りになってしまったときなども、アクセルオフでなんとかなる。

攻略編

COURSE & DRIVING

攻略編のみかた

コーナーごとのライン取りを示しています。

ゲームをクリアするための走りかたを解説しています。

1位を取るための走りかたを解説しています。

タイムアタックに役立つ走りかたを解説しています。

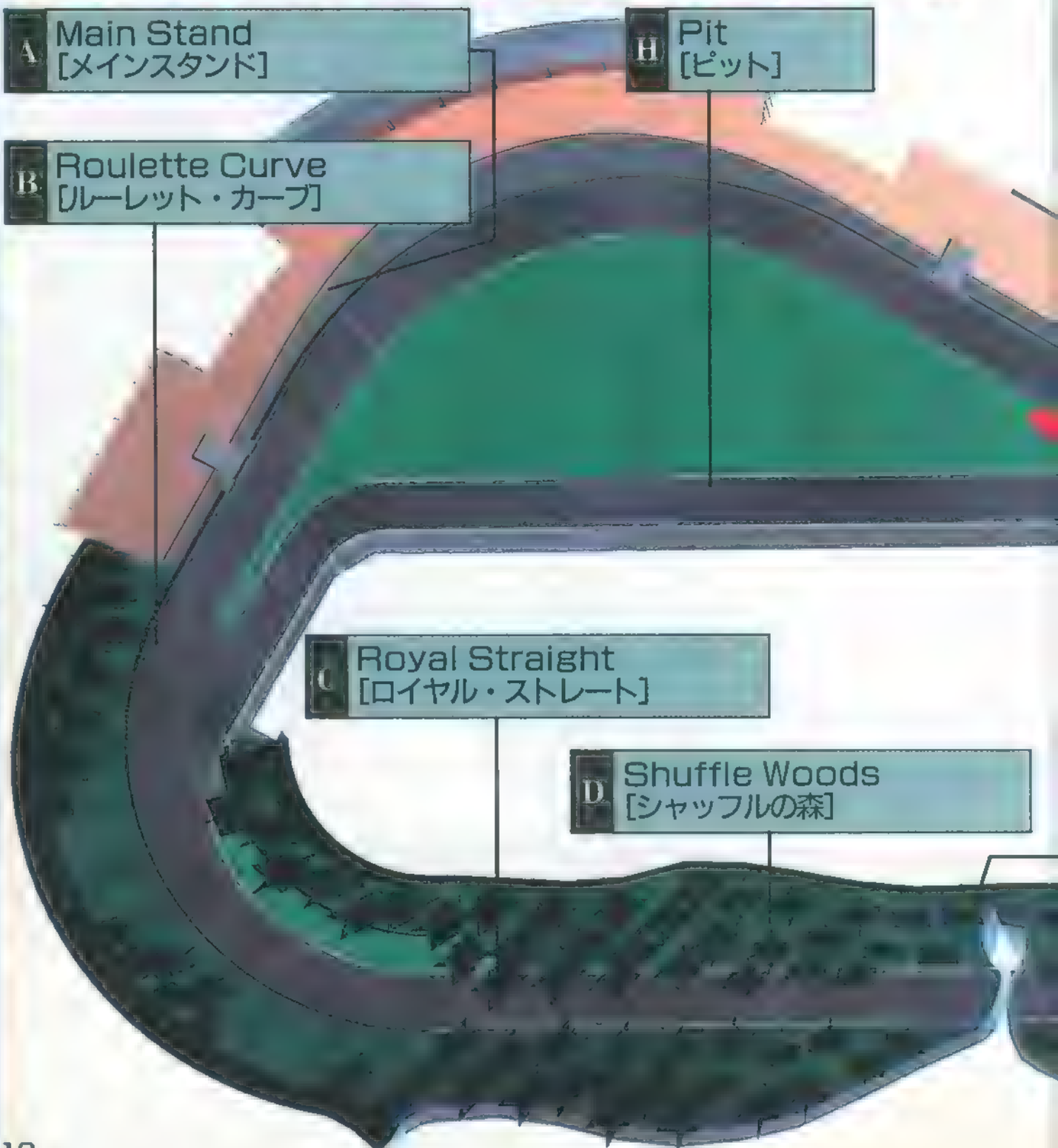
BEGINNER[初級コース]

難易度 ★★★

〈777スピードウェイ〉

777 SPEED WAY

40台のストックカーがひしめく周回コース



DATA

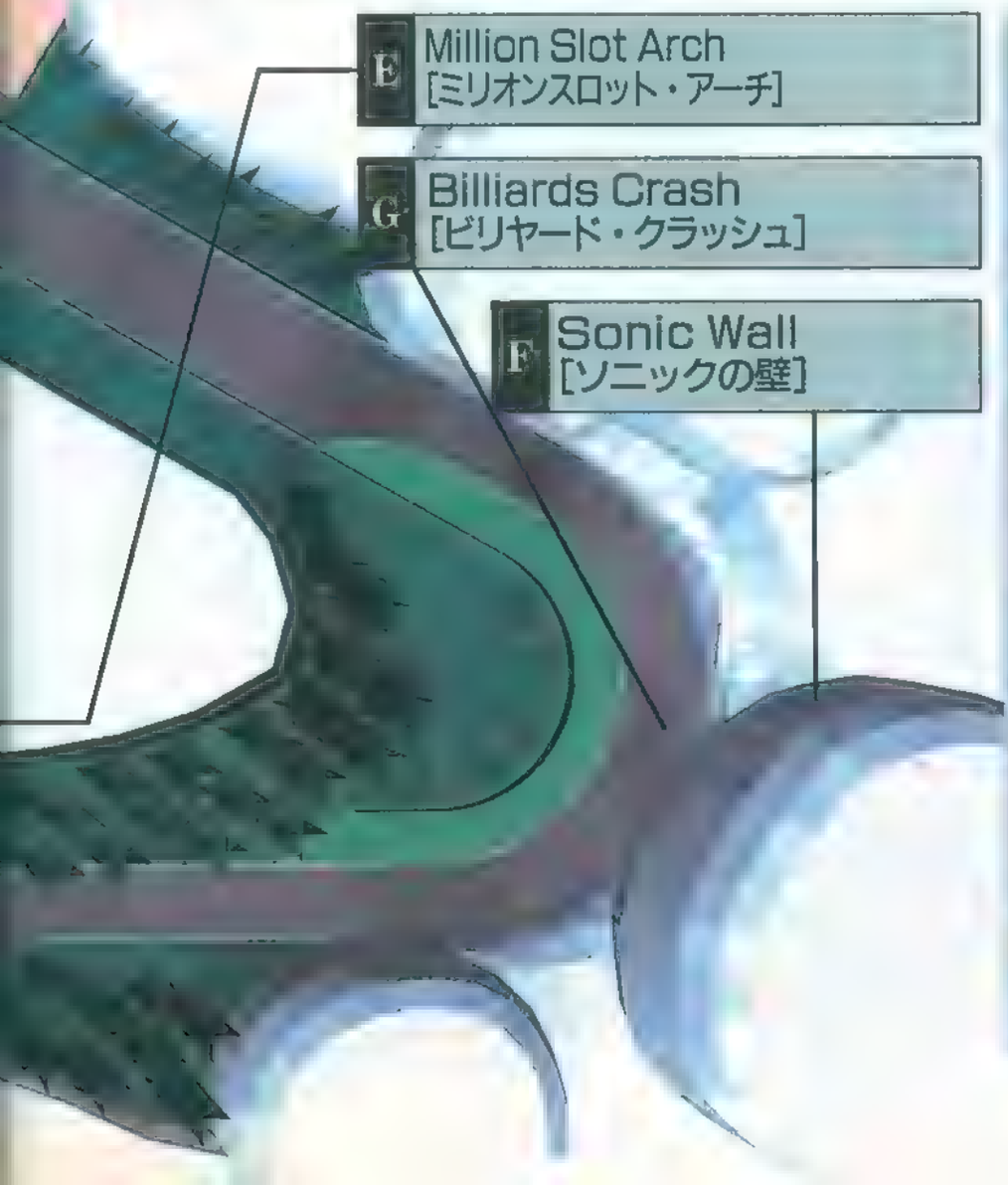
全長	1560m
総周回数	8／20／80周
エントリー台数	40台
目標ラップ	00'17"00
目標ゴールタイム	02'30"00
AM2研最速ラップタイム	00'15"77

◀初級コースの舞台は町全体が巨大なギャンブル場であるラスセガス。カジノの看板が雰囲気を盛り上げる。

▶視界には必ず他車の姿を見ることができる。300km/hオーバーのデッドヒートでこの大接戦は、熱い!!

初級コース解説

コース図を見てもらえればわかるように、初級コースは非常にシンプルな超ショートオーバルサーキットとなっている。１周わずか20秒ちょっとで走り切ってしまうこの７７７スピードウェイは、中級や上級に比べると一見簡単そうに思えてしまうはずだ。が、しかし……。実際にしばらくこのサーキットを走っていると、オーバルコースの持つ奥深さがわかってくる。シンプルゆえに一瞬のミスも許されないし、常に自分の前にライバル車がひしめいているため気を抜くひまもない。「相手の前に出るためにひた走る」、オーバルコースはプレイヤーをそんな気分に駆り立ててくれる。



オーバルの醍醐味をギュッと詰め込んだ初級コースのウリは、やはり総計40台のバトル。レースが格闘なのだ!!

▲ひしめくライバルとのバトルもオーバルコースの魅力のひとつ。

▲ド派手なクラッシュも「デイトナ」ならでは。これもまた楽し!?

ADVANCED[中級コース]

〈ダイナソア・キャニオン〉

DINOSAUR CANYON

難易度 ★★★★

テクニカルコーナー続出の公道コース

C Tyranno Tunnel
[テラノ・トンネル]

D Tricera Road
[トリケラ・ロード]

F Stego Slope
[ステゴ坂]

B Brachio Curve
[ブラキオ・カーブ]

I Lake Archelon
[アルケロン湖]

A the Ruins of Jura
[ジュラ遺跡]

中級コース解説

深い谷間を通る、公道を使って作られたコース。この谷は昔ホリーキャニオンと呼ばれていたが、道路工事の際に巨大な恐竜の化石が見つかって以来、ダイナソア・キャニオンと呼ばれるようになった。自然が生み出したダイナミックなコースレイアウトが魅力。

◀テラノ・トンネル内に響き渡るV8のエギゾーストサウンドが心地よい。

◀古代遺跡をあちこちに見ることができるのが、中級コースの特徴だ。

E Ptera Power Station [プテラ発電所]

G Brontosaur's Tail [ブロントザウルスの尻尾]

H the Fossil of Dragon [龍の大化石]

このコースの見どころ

中級コースは、『デイトナUSA』で使われるテクニックがすべて盛り込まれたコース。このコースが速く走れるようになれば、上級コースでもある程度のタイムが出せるぞ。

▲トリケラ・ロードの上には隠された道がある。まずは行ってみよう。

▲ドリフト走行のテクをみがくなら、中級コースの最終コーナーがベスト。

DATA

全長	3888m
総周回数	5／10／20周
エントリー台数	20台
目標ラップ	00'46"00
目標ゴールタイム	03'10"00
AM2研最速ラップタイム	00'41"45

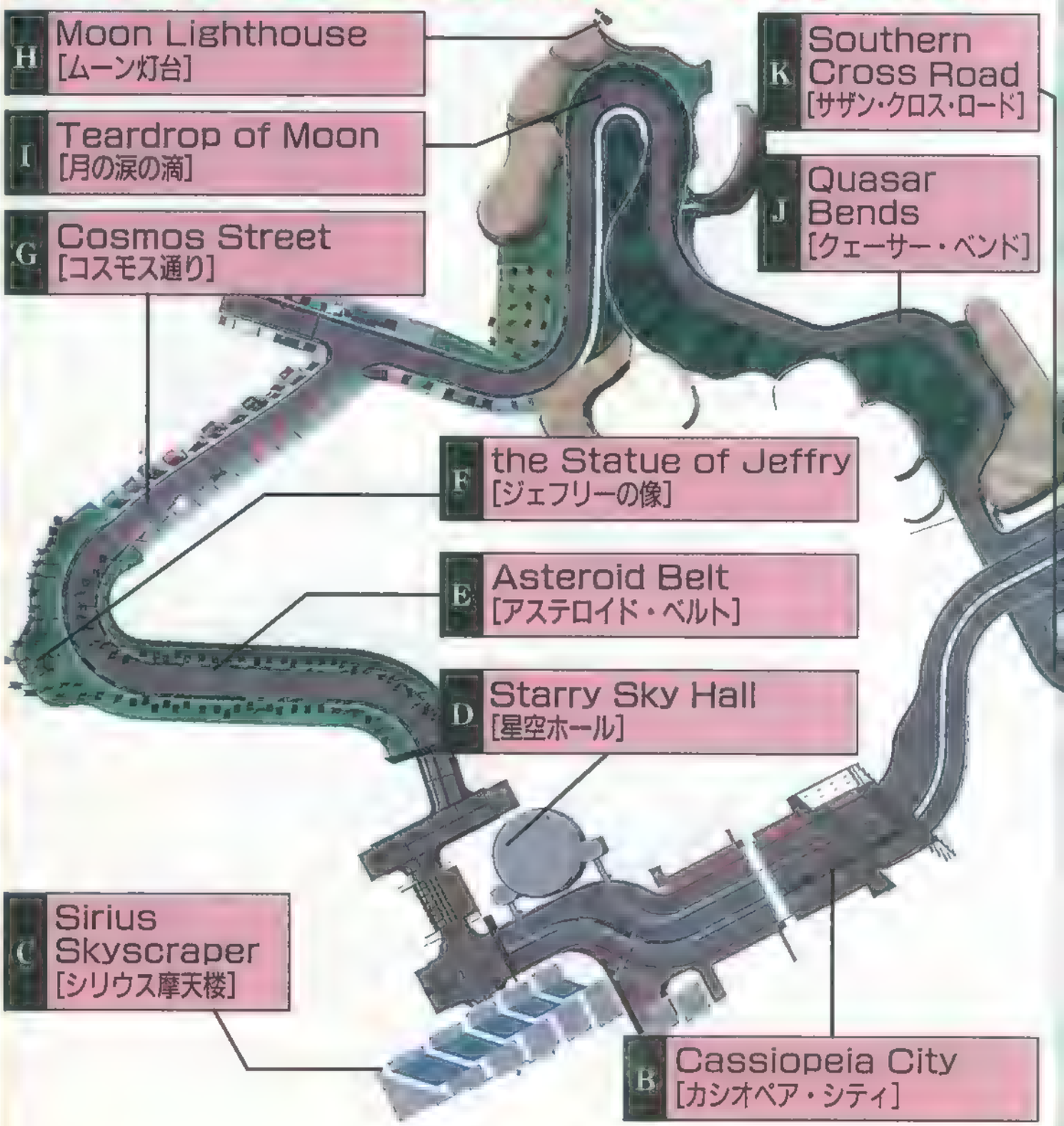
EXPERT[上級コース]

シーサイド・ストリート・ギャラクシー

SEASIDE STREET GALAXY

難易度 ★★★★★

ドライブゲーム史上最長を誇るシーサイドコース

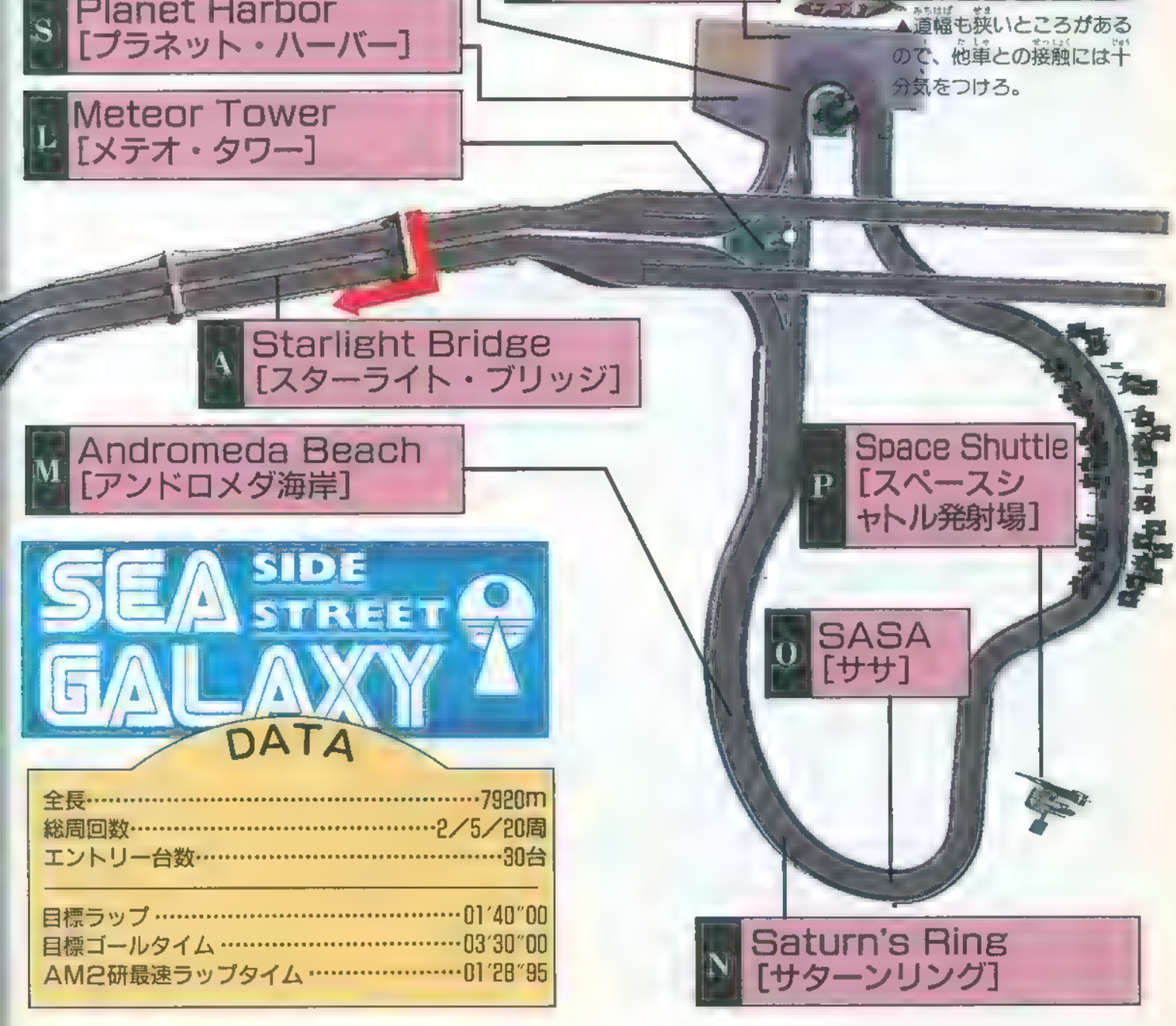


上級コース解説

スターライト・ブリッジからスタートして、オリオン・ベイの観光名所を巡る大レース。1周が2分弱もかかるというドライブゲーム史上最長(!)のコースレイアウトが特徴で、途中には複数のチェックポイントが用意されている。距離があるだけに、各ポイントの見どころも多く、序盤はシリウス摩天楼やジェフリーの像、中盤はペガサス牧場、終盤はSASAのスペースシャトルなどを見ることができるぞ。ちなみにSASAとはSega Aeronautics and Space Administration＝セガ航空宇宙局の略。じつは、このコースで見事優勝すると、SASAのスペースシャトルに乗って月まで行けるという豪華賞品が用意されているのだ。コース、賞品ともにスケールのでかさは全コース一!?

▲上級と言われるだけあってか、カーブが連続している難所もかなり多い。

▲道幅も狭いところがあるので、他車との接触には十分気をつけろ。



SEA SIDE STREET GALAXY DATA

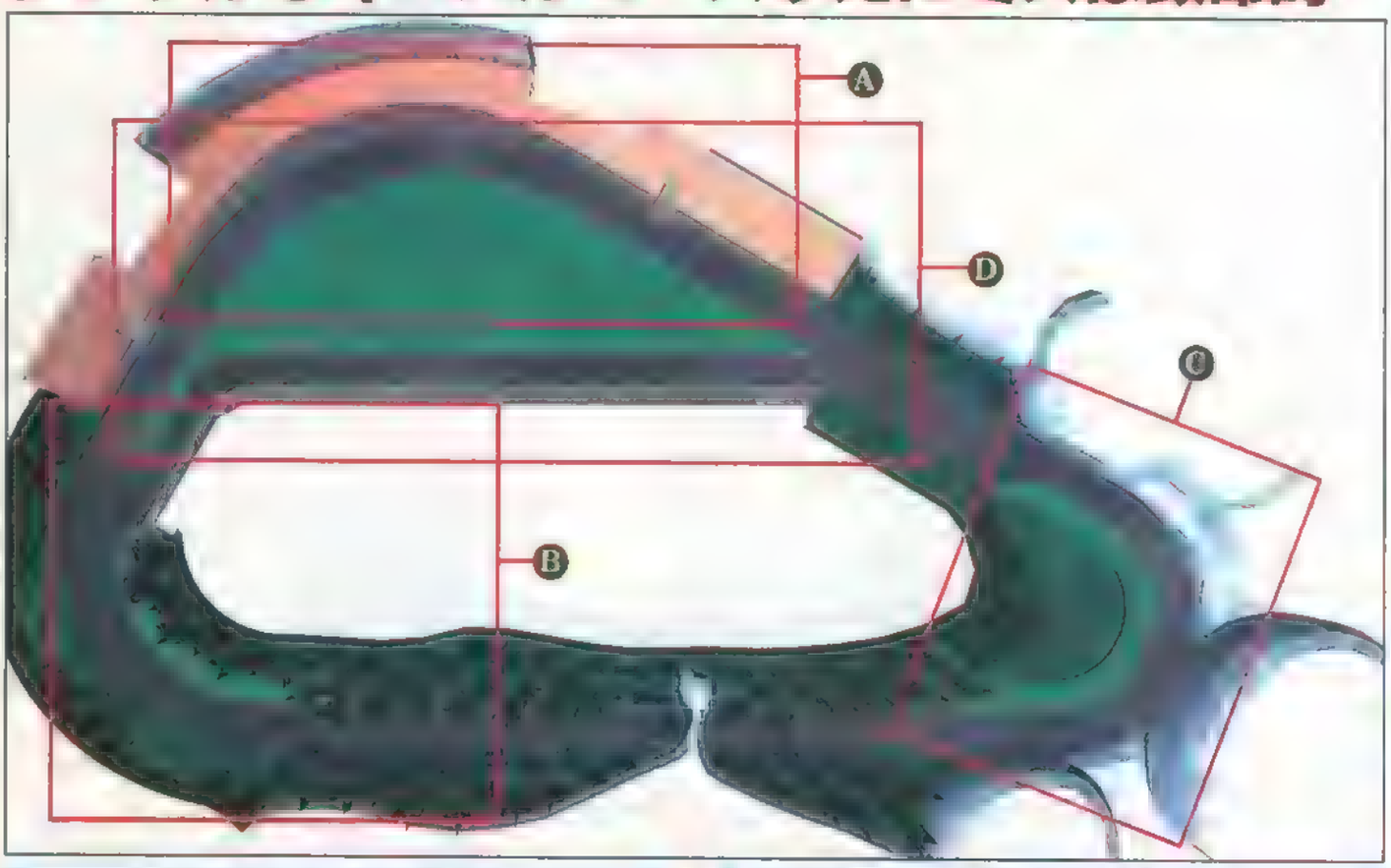
全長	7920m
総周回数	2／5／20周
エントリー台数	30台
目標ラップ	01'40"00
目標ゴールタイム	03'30"00
AM2研最速ラップタイム	01'28"95

初級コース［777スピードウェイ］

初級

規定周回数	エントリー台数	AM2研最速ラップ
ノーマル：8周 グランプリ：20周 エンデュランス：80周	40台	0'15"77

シンプルなオーバルコースゆえにミスは致命的



スタート方式

スタート前からサーキットを1周し、スタートラインを越えた時点でレース開始となるローリングスタート方式がとられている。

◀アクセルはサインどおり押しっぱなしにしておこう。アクセルを押してないとサインは出続けるのだ。

▶MT車ならシフトは4速のまま。へたにシフトチェンジすると、スタート直後につまずいてしまうぞ。

ピットイン

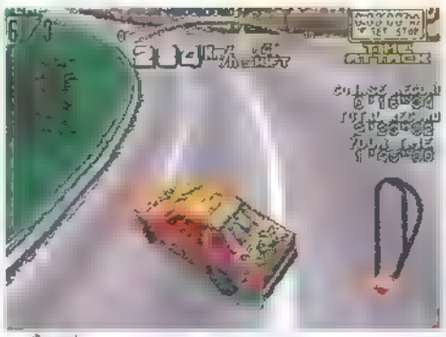
スタートライン手前から大きく左側にピットレーンがもうけられている。このレーンをうまく抜ければ第1コーナーをショートカットできる。

◀とくに障害物もないので、素直にピットインすることができるようになっている入り口だ。

▶出口付近は路面のグリップが低くなっているので、急激なステアリングは非常に危険。スリップするぞ。

プレイする上でのポイント

コースは非常にシンプルにできており、気をつけなければならないのは最終のヒリヤード・クラッシュ前のコーナーぐらいのもの。出走台数が多いので、他車の妨害をいかにスムーズにかわすかが、プレイヤーの腕の見せどころといえる。周回遅れの車に注意。



▲最終コーナーがかなりきつい。

どのプレイヤーカーを選ぶか？

最速ラップを目指すなら、ＭＴでかつ最速のイエローがよい。もしくはオレンジ。ＡＴならブラックがいいだろう。そんなに難しいコースではないので、初心者でもＭＴから始めても十分対応できると思われる。要は最終コーナーの抜けかたしだい。

▲オレンジでもよい。

初級コースここが見どころ

40台もの出走台数でショートオーバルコースを戦うため、必然的に他車との接近・接触シーンが増える。シンプルゆえの、ストックカーレースらしいデッドヒートも見どころ。

▲ぐぐっとプレイヤーカーが回り込んでくるところに他のコースにはない迫力があるのだ。

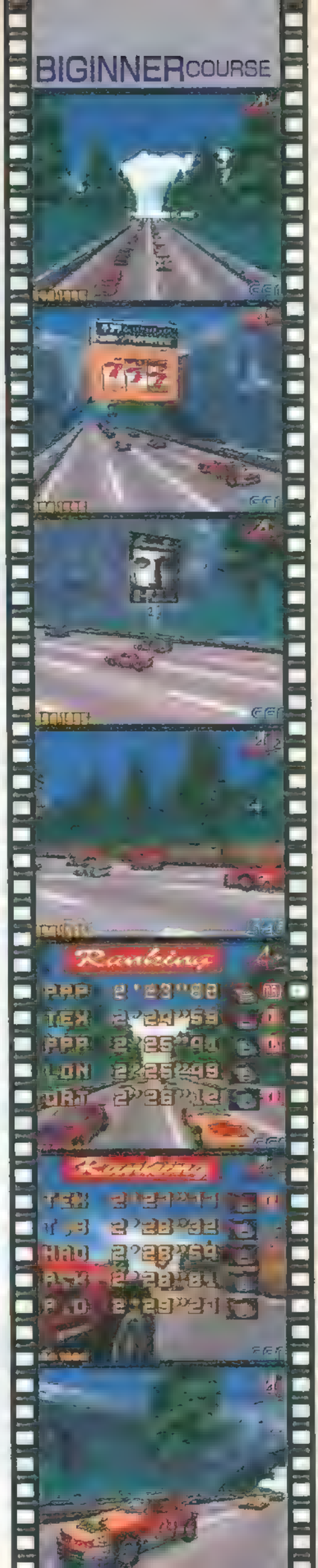
▲スタート直後などは、たくさんの車がひしめきあう。プレイしているほうは厳しいのだが。

▲インにぺったりはりついて回ることができる高速コーナー。スピード感あふれるコーナーだ。

▲中盤～終盤で車の持つポテンシャルが最大限に発揮される。300km/hオーバーの世界が広がる。

▲スロットマシンそのままのミリオンスロット。これをくぐると最終コーナーはもう目の前。

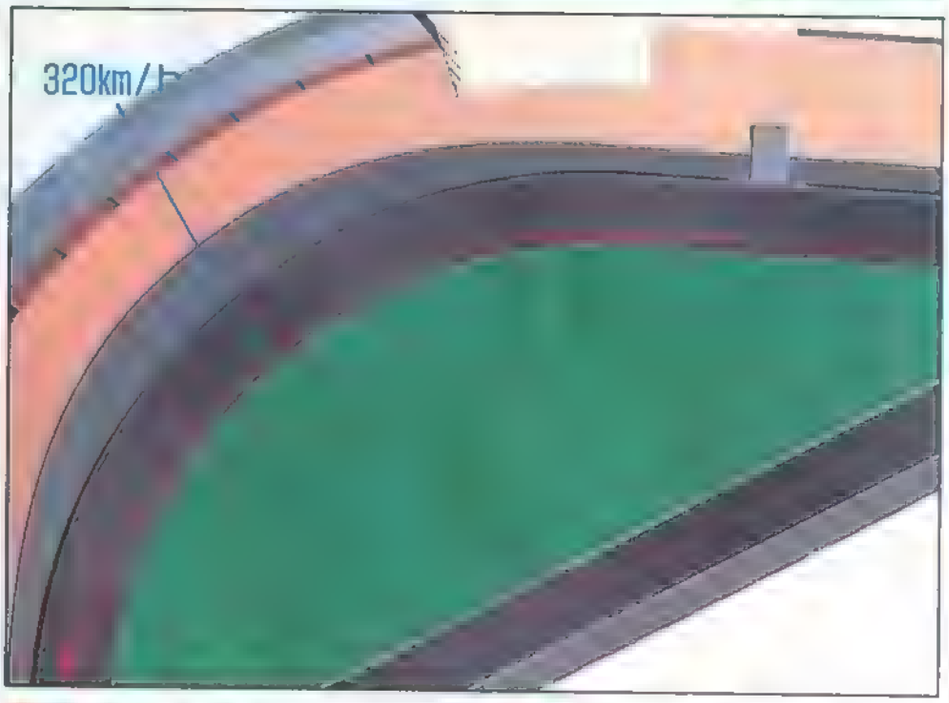
▲Rのかなりきつい最終コーナー。ここをスマートに抜けられれば、グッと爽快感も増すはず。



A メインスタンド前

難易度 ★

COURSE GUIDE

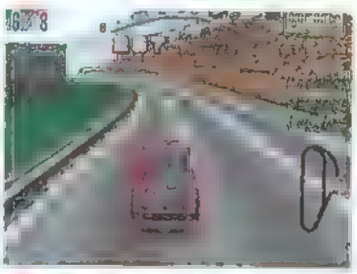


基本走・AT攻略

細かく左にステア

ここはもう、迷うことなくひたすら細かく左にステア。他車に気をつけながら走ろう。ムリにインを狙うと、はじかれてしまうことも多いので、どのラインを走ってもかまわないから、とにかく安全に抜けることを考えよう。このゲーム独特のステアリング感覚に慣れる、これを意識してコーナリングだ。右は壁、左はラン・オフ・エリアなので、ムリは禁物。

①進入はゆるやかに



◀シビアにライン取りをする必要はあまりない。安全第一。

②細かく左にステア

◀ラインの調整はステアリングで。細かく何度もボタンを押せ。

③他車に注意

◀他車にラインをふさがれないように気をつけること。

④イン寄りをめざせ

◀脱出はややイン寄りにしておくと、次のコーナーが楽になる。

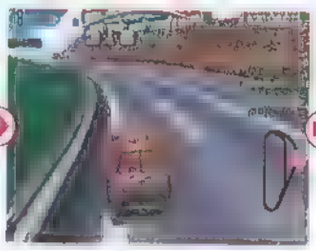
応用走・MT攻略

ラン・オフ・エリアに注意

車に慣れてきたら、もうインベタで走ってかまわない。ただし、インに寄せすぎてラン・オフ・エリアに突っ込んでしまったら、すかさずアクセルをオフにしよう。アクセルオンではリアは簡単にグリップを失ってしまうのだ。

①インにきっちり寄せていこう

②細かくライン調整をする



③そのままインベタでクリアだ

ベストコーナーライン

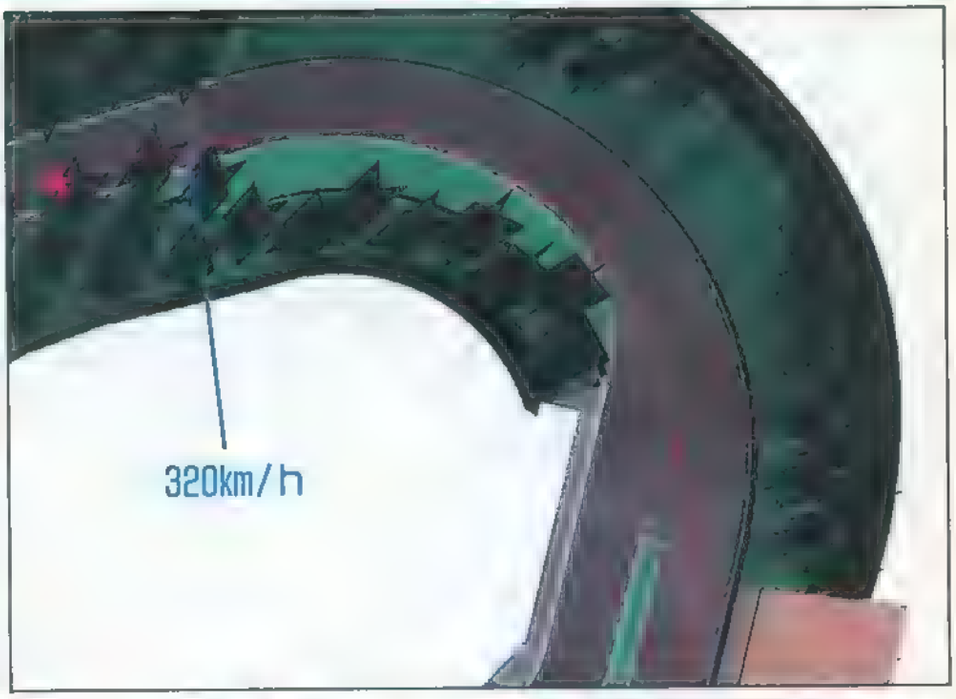
もう迷うことなくインベタだ。このラインを簡単にキープできないようだと、最速ラップを狙うなどとても難しい話になってしまうぞ。

◀ぴったりインにつけてクリアだ。

B ルーレット・カーブ

難易度 ★★☆☆☆

COURSE GUIDE

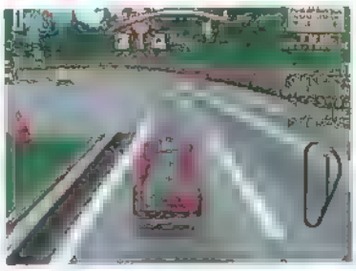


基本編 AT攻略

1回切ったらそのままで

ゆるやかなハイスピードカーブだが、ここまでにもうスピードが290km/h台まで上がっているので、ライン取りには若干注意を要する。基本的にはピットレーンからの合流点でインにピタッとついていれば問題ない。しかし、早めにインにつきすぎて切り込むタイミングを逃すと、そのままアウトの壁に接触してしまう。そのときはアクセルオフで対処だ。

❶アクセル全開で突入



◀迷うことなくアクセル全開で突入できるはずだ。

❷インをめざしてステア

◀一発でラインに乗せるようにインを攻めてステアリングを切れ。

❸そのままインにはりつく

◀ステアリングもアクセルも固定した状態で抜けよう。

❹あとは立て直すだけ

◀ステアリングから指を離すようにすれば、まっすぐ立ち上がる。

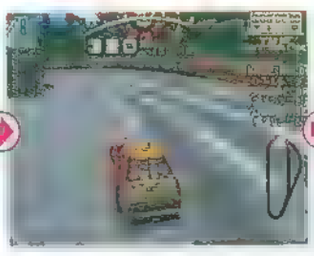
応用編 MT攻略

基本的にATと同じだ

MTになって、ラインの攻めかたが変わることはほとんどない。多少車によってラインがシビアになる程度だ。ピットレーンからの合流地点できっちりインにつけなかったら、すかさずアクセルを一瞬オフにするか、壁ターンだ。

❶ATと同じように進入しよう

❷きっちりインにはりつこう



❸そのままアウトに脱出だ

最速レコードライン

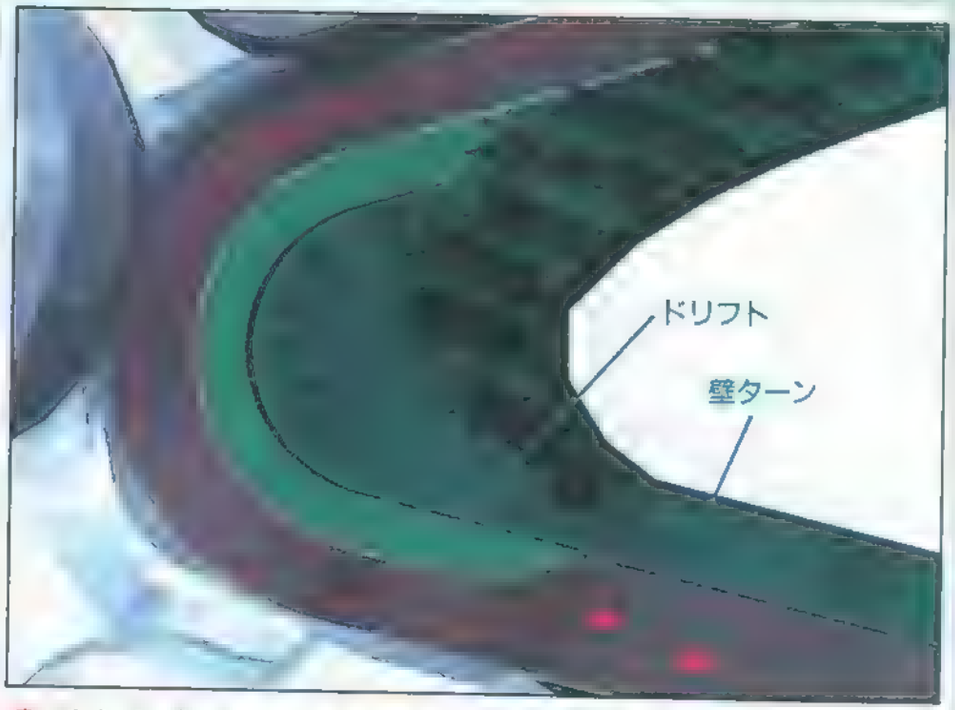
とくにMTと変わるところはないが、次の最終コーナーのことを考え、アウトいっぱいに立ち上がれるようにするといいだろう。

◀めいっぱい外側に立ち上がる。

C ビリヤード・クラッシュ

難易度 ★★★

COURSE GUIDE



基本・MT攻略

壁ターンで抜けてしまえ

初級最大の難所はここ。そのままっすぐ突っ込むと、曲がりきれなくなってクラッシュまちがいなしのコーナーだ。そこで、右の2本の車線上に車をコントロールし、右側の白黒看板をすぎたあたりから一気に左にステア。すると壁とほぼ平行に接触するので、多少スピードは落ちる（最高で300km/hぐらい）が、そのまま抜けることができるぞ。

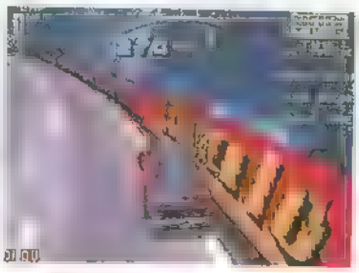
❶アウト寄りにラインを

◀やや外側にラインを取り、右側の壁に注目していよう。

❷看板をすぎたら左へ

◀看板をすぎたら、すばやくステア。そのまま壁に向かっていく。

❸ステアリングはそのまま



◀そのまま壁ターンしてしまう。壁との接触角度に注意せよ。

❹そして脱出

◀アウトに抜けるように脱出する。ショートカットも狙える？

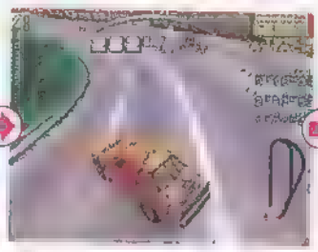
応用編・MT攻略

ドリフトを使って抜けよう

壁ターンでもよいが、よりテクニックを磨きたいならドリフトを使ってみよう。コース右端にラインを取り、看板をすぎたらすぐにブレーキング（4－1－4ならシフトダウン）。そのままインに切れ込んで、カウンターで終了だ。

❶看板を合図にブレーキング開始

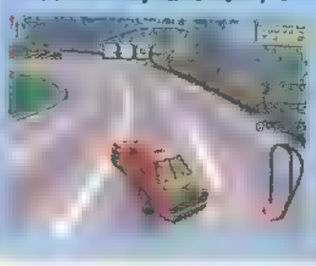
❷インにステアしてドリフトだ



❸そのままアウトに立ち上がる

カットレコードライン

4－1－4ドリフトを使おう。ブレーキングポイントは看板で、1速にしたら300km/hを目標にすぐ4速。進入時の右への寄せがポイント。

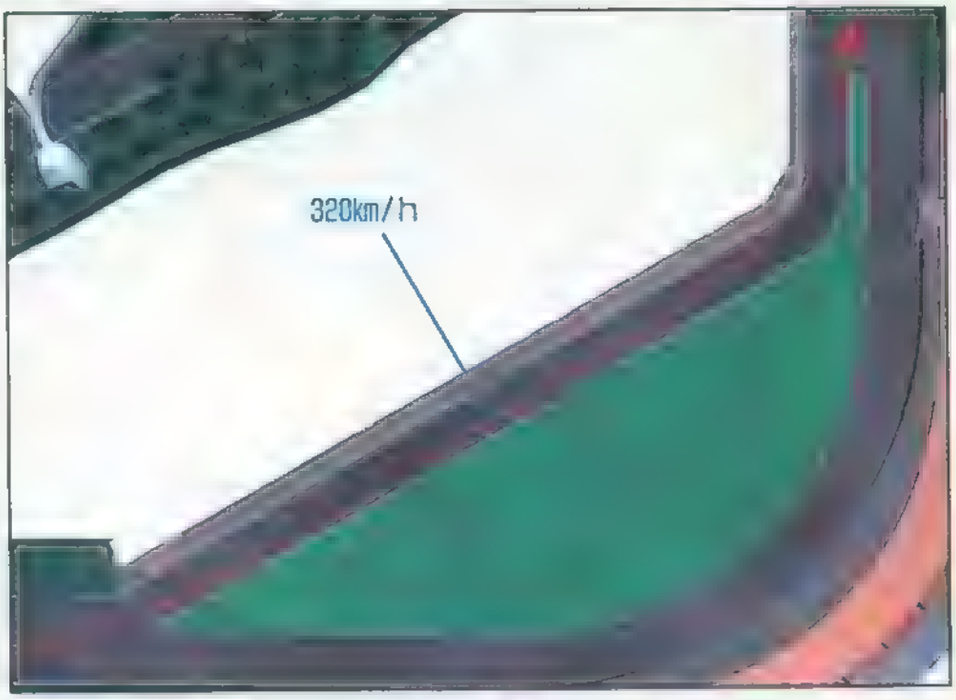


◀きれいに抜ければカウンター不要。

D ピット(ピットレーン)

難易度 ★★★★★

COURSE GUIDE

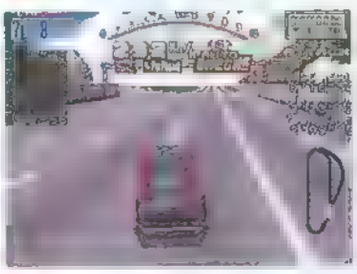


基本・AT攻略

ファイナルラップを狙え

アーケードモードをクリアしたいだけなら、わざわざ危険を冒してこのコース取りをする必要はないぞ。失敗するといやおうなしにピットインしてしまう。それでも狙いたいなら、ファイナルラップがいい。この周回だけは、ピットインがないからだ。進入は最終コーナーから脱出後、いきなりステアリングを左に切りっぱなしでよい。脱出は壁ターンを使おう。

❶壁の切れ目でステア



◀緩やかなコーナーなので、アバウトに回ってもOK。

❷そのままアウトへ

◀脱出のことを考え、ライン取りはアウト気味にしておこう。

❸また壁の切れ目で左

◀アクセルをオフにしながら左へステアリングを切る。

❹ステアリングキープ

◀そのままコーナーを脱出。ラインが乱れているなら調整だ。

応用編・MT攻略

通常周回で攻めてみよう

ここでは、通常周回でもうまくピットを抜けるライン取りを考えてみよう。最終コーナーを脱出したら、一番右の車線に車をのせ、左の壁に差しかかったあたりですばやくステア。ピットレーンの右の黒いラインに車がのればOK。

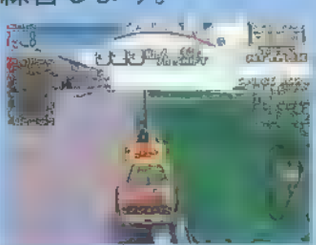
❶アウトから進入していく

❷左の壁が近づいたらステア

❸黒いラインに車をのせよう

抜けるコツ

これはもうガンガンショートカットするしかない。MT攻略を参考に、正確にピットレーンを抜けられるように、練習しよう。



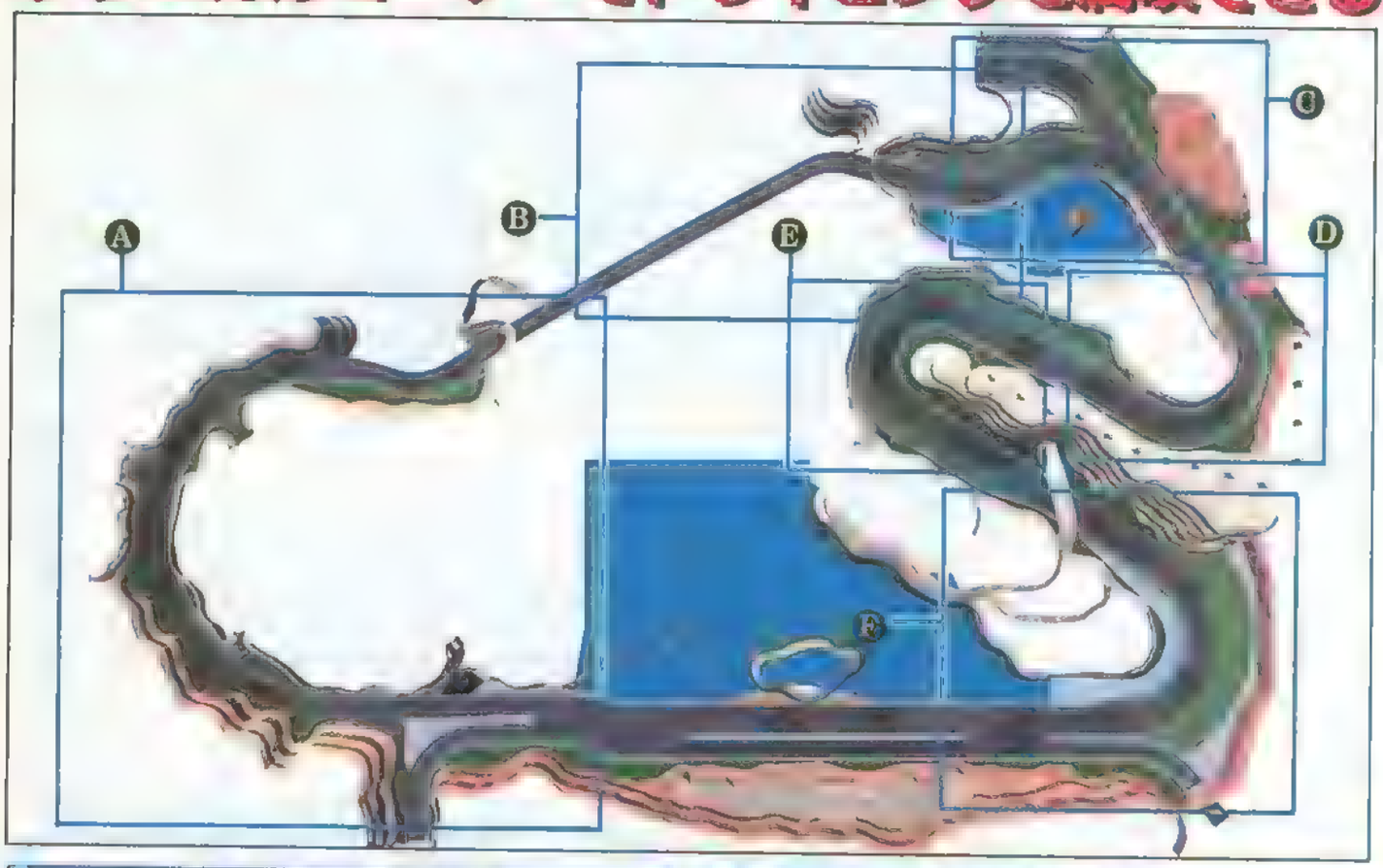
◀これを極めれば15秒台も確実?

中級コース[ダイナソア・キャニオン]

中級 NORMAL×4LAPS

規定周回数	エントリー台数	AM2研最速ラップ
ノーマル：4周 クランプリ：10周 エンデュランス：40周	20台	0'41"45

テクニカルコーナーでドライビングを満喫できる



スタート方式

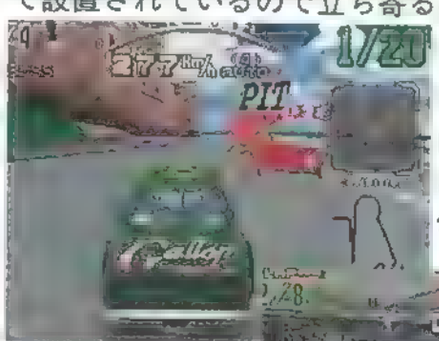
シグナルランプによるスタートでレース開始。ポジションは最下位の20位だが、ロケットスタートを使えば、すぐに巻き返すことが可能。

◀スターティンググリッドは、最下位の20番め。すぐ右にはアルケロン湖が広がる。ロケットスタートを狙え。

▶ストレートの終わりに若干のレーンチェンジを行う必要がある。それほどストレートは長くないので注意。

ピットイン

初級と同様、スタートラインの手前から左に延びるピットレーン。ただし、ストレートに平行して設置されているので立ち寄る必要はない。

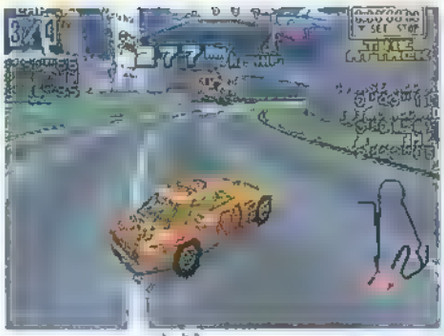


◀本コースのストレートとの間にあるバリアには注意しよう。ピット作業で車の性能は変化しないぞ。

▶作業自体はものの数秒で終了する。だが、となりのストレートを他車はフル加速で駆け抜けていく……。

プレイする上でのポイント

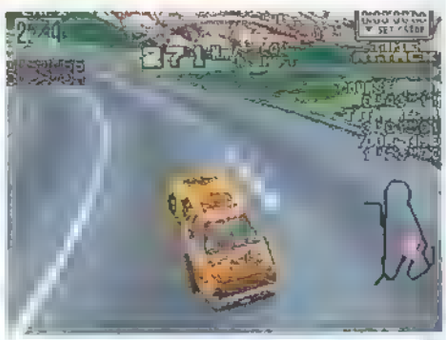
テラノ・トンネルを抜けてからのコーナーの連続、ここがこのコース攻略の最大のポイント。一つ一つのコーナー単体として攻略するより、次のコーナーのことを頭に入れつつコーナリングラインを設定していかないと、どんどん苦しいコーナリングになるぞ。



▲ドリフトも多用することになる。

どのプレイヤーカーを選ぶか？

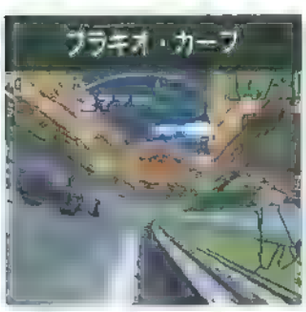
安定したタイムアタックには、障害に強いＭＴのオレンジが向いている。しかし、最速を極めたいならあえてＭＴのイエローでいってもかまわない。ＡＴならブラックがおすすめだ。コーナリングラインはＭＴ・ＡＴどちらもあまりかわらないはず。



▲タイムをつめるならイエロー。

中級コースの見どころ

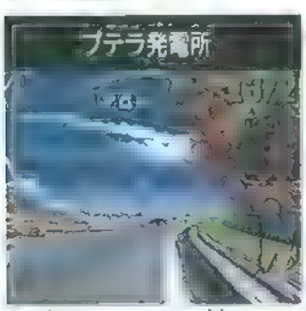
アップダウンの激しい丘陵地帯を走り抜ける中級コース。後半のコーナーの連続地帯の景観がとても美しいので、見とれてばかりいるとクラッシュしてしまうぞ!?



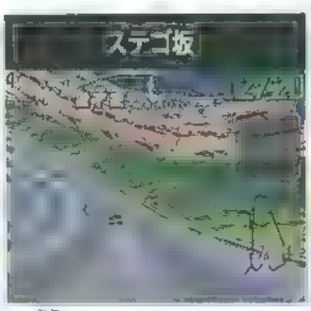
▲大きくバンクしたハイスピードコーナー。インをキープしておけばそれほど問題ない。

▲トンネル内はややアウトをキープしておくことが大切。出口付近に小さなカーブが。

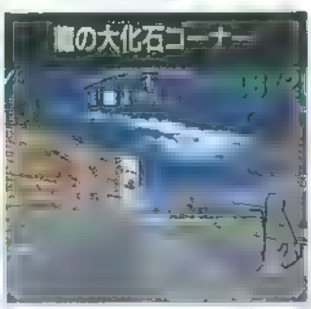
▲ここが２番めのチェックポイント。アウト・イン・アウトを使えばきれいに抜けられる。



▲風車がたたずむ前を、思いっ切りドリフトで駆け抜けていく、上りのコーナー。



▲大きくバンクしたヘアピン状のコーナー。きっちりした減速とコーナリングが決め手。

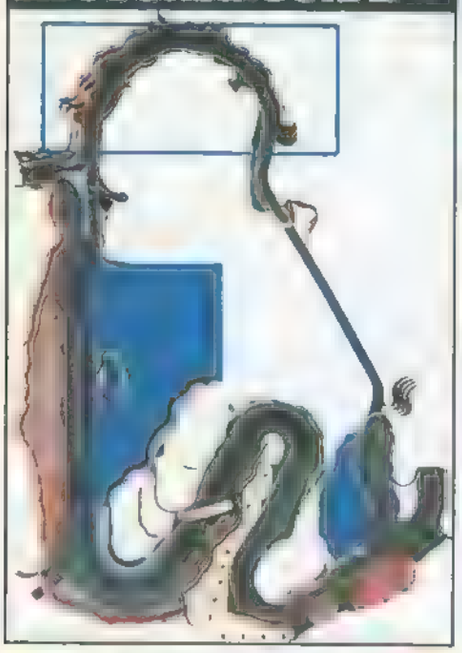


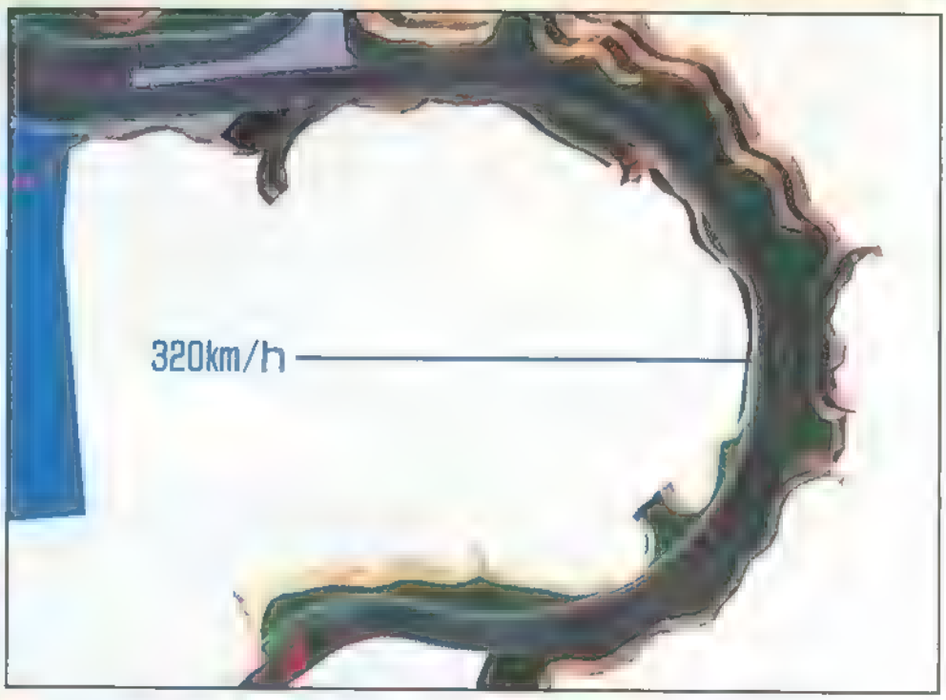
▲スリッピーだが、大きく右にカーブしているので、まさにドリフトの見せ場といえる。

A ブラキオ・カーブ

難易度 ★

COURSE GUIDE





基本テクニック

細かな調整が必要

大きくバンクしているハイスピードコーナー。ラインはゆったりしているので、あとはバンクによって外にはじき飛ばされることのないように注意するだけだ。具体的には、インを一度キープしたらそのまま、チョン、チョンとステアリングをインに切る。これでインをキープできるはずだ。そしてトンネルが見えたら、すばやく左にステアしてトンネルに進入だ。

❶インをキープせよ

◀ストレートを立ち上がったらすばやくインをキープする。

❷少しずつステアだ

◀チョン、チョンという感じでステアリングすれば楽だ。

❸トンネルが見えたら

◀トンネルが見えたら左にステアリングを切ってインをキープ。

❹そのまま突入だ

◀ステアリングは押しっぱなしのつもりでインをキープし続けろ。

応用テクニック

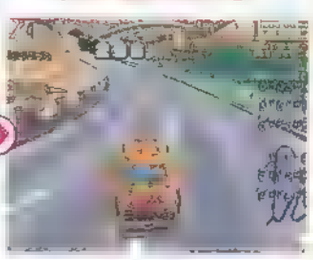
ATと変わらず

ライン取りはATと同一。ただし、もっとインを攻めることができるようになれば、スピードのロスが防げるぞ。カーブの序盤を過ぎれば、芝の上に乗ってもスピードダウンすることがないのを覚えておこう。

●ラインをより内側にとれ

●そのまま芝に乗ってもOK

●脱出は直線的にインをつこう



ベストコースライン

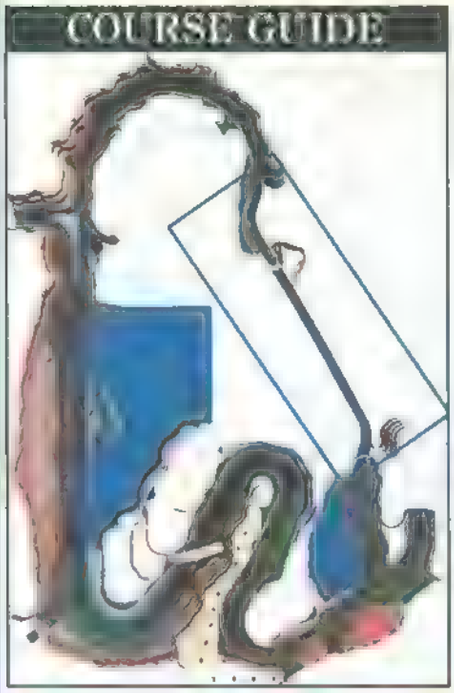
芝にすばやく乗って、インをキープしつつスピードダウンを避ける。基本的に応用編と変わることはないので、内側の縁石に注意して走ろう。

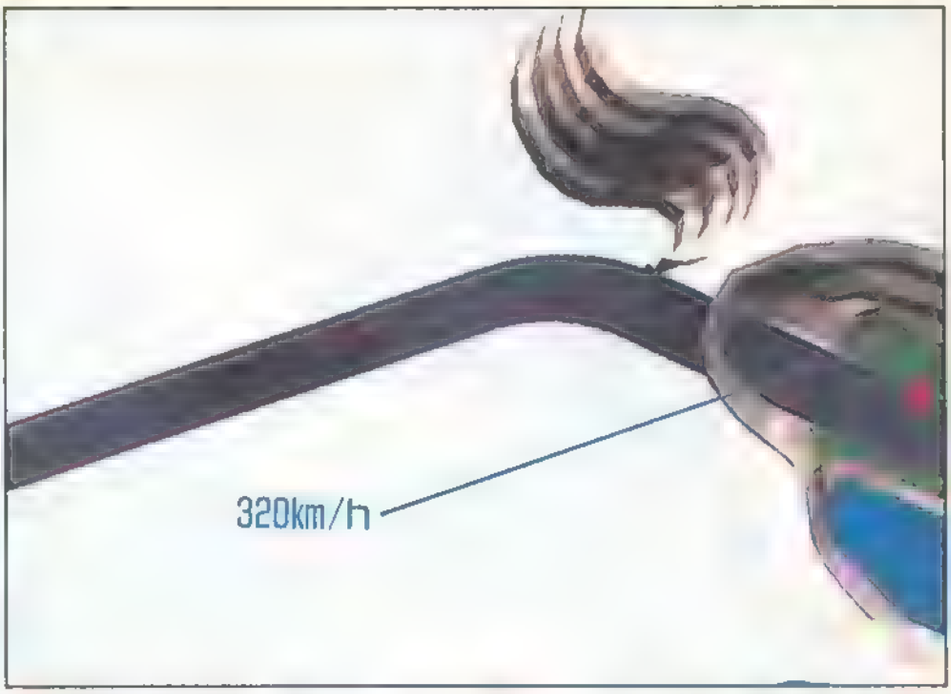
◀縁石にはくれぐれも注意。

B テラノ・トンネル

難易度 ★★☆☆☆

COURSE GUIDE



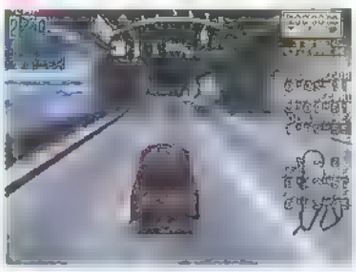


AT車のTIPS

トンネル内のカーブに注意

進入後に左側の窓がとぎれてから、小さく右にカーブしているところがポイントになる。プラキオ・カーブをきれいに立ち上がっていれば、ラインはアウトをキープしているはず。そこから、右へと直線的に抜けるようにステアリングするのだ。切りはじめの合図は窓が消えたあと、コースがやや下ってきたあたり。ここの脱出が、次のコーナーを左右するのだ。

❶アウトをキープだ



◀アウトのラインをキープしつつ、そのまま加速を続ける。

❷トンネルの中盤で準備

◀左の窓が連続して出現したらステアリングを右に切る準備。

❸センターよりイン側に

◀センターよりややイン側に寄せていくように走ろう。

❹そのままのラインで

◀そのままのラインを維持しながら立ち上がっていこう。

MT車のTIPS

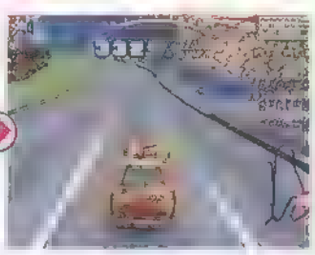
自由度はやや増す？

根本的にATと同様。難しいことはないから、安全に次のトリケラ・ロード前のコーナーを目指していけばいい。ただ、この先のコーナーがATほどシビアではないので、どのラインで立ち上がっても大丈夫だ。

❶基本はアウト・イン・アウト

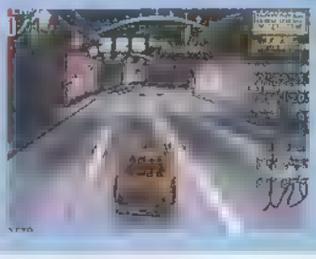
❷トンネルの壁には注意しよう

❸そのまま次のコーナーを目指せ



共通コーナーライン

やはりAT・MTの共通ラインを通っていこう。コーナーに対するステアリング処理が遅れると、次の連続コーナーがきつくなるので注意だ。



◀覚えてしまえば簡単なラインだ。

C トリケラ・ロード

難易度 ★★★

COURSE GUIDE

攻略のポイント

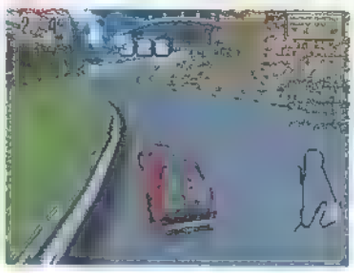
S字をうまく利用せよ

トンネルを抜けたら、そのまま直線状にコーナーの頂点をかすめて、しばらくアウト側に進もう。そして、坂を上りはじめたら一気にステアリングを右へ。イン側の芝に乗り上げるつもりで突っ込むと抜けられる。そのまましばらくステアリングをキープ。すると、コース幅をめいっぱい使って抜けることができる。ミスしたらアクセルオフで逃げよう。

❶直線状に進入

◀まっすぐコーナーに進入し、インをかすめて次を目指せ。

❷アウトに抜けよう



◀そのまま進んで次のコーナーのアウト側にラインを取る。

❸上りでステアせよ

◀上りはじめたらステアリングをめいっぱい右に切ってゆく。

❹縁石を目指せ

◀縁石に乗り上げるように通過できればそのまま立ち上がれるぞ。

応用編・MT攻略

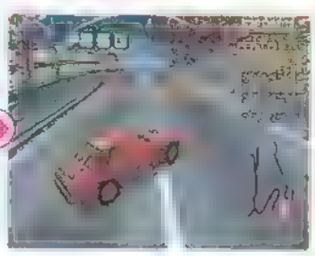
ミスしたらシフトダウン

ATと同じラインでOKだが、最高速の違いからややライン取りがシビアになる。もしミスして2番めのコーナーの進入が甘くなったら、すばやく3速にシフトダウンして、クラッシュだけは回避するようにしよう。

●インから入ってしまったら

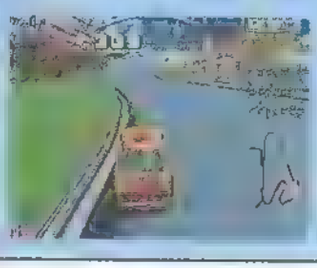
●シフトダウンで対処せよ

●そのまま抜けられるはずだ



まちがいなくATのラインをクリアできればOK。

芝に乗り上げないようぎりぎりのライン取りを心がければ、もうあとはいうことはない。

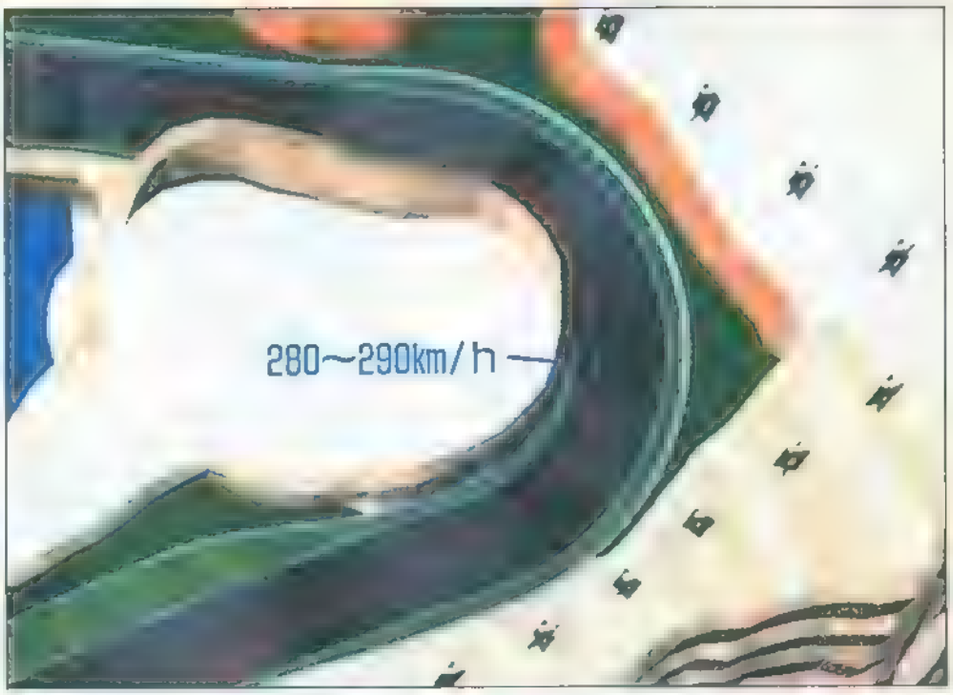


◀ここのコーナーの脱出がカギだ。

D プテラ発電所前

難易度 ★★★

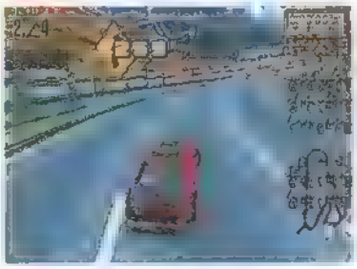
COURSE GUIDE



ドリフトできれいに抜けろ

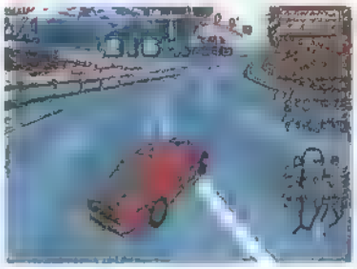
トリケラ・ロードのコーナーを立ち上がり、ステアリングをニュートラルに戻すと同時に、ブレーキング→ステアリングを右へ→パワーオン。ここはパワーオンのままドリフトで抜けられる。問題は立ち上がり。コース中央でニュートラルから左にちょっとカウンターをあてると体勢を立て直しやすいはず。それでもふらつくようなら一瞬アクセルオフがいいだろう。

❶立ち上がったら



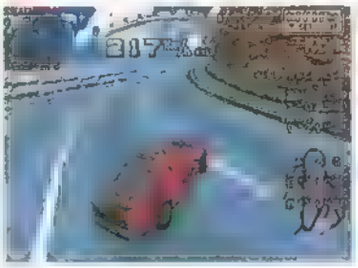
◀ステアリングをニュートラルの状態まで持っていき……。

❷ブレーキング



◀ブレーキングドリフトの状態へ。アクセルはそのまま。

❸ドリフトを維持



◀そのままドリフトを維持してコーナーを抜ける。

❹上りきったら

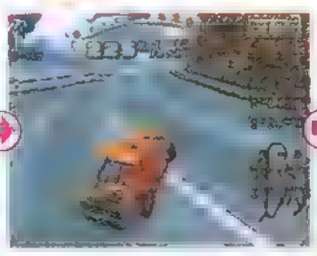
◀坂を上りきったら、体勢を立て直してからアウトを目指せ。

同じくドリフトで

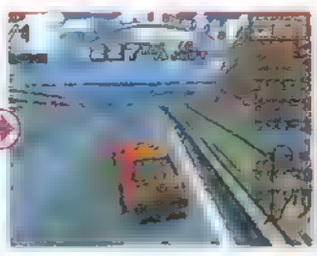
AT同様、ドリフトを使用することになる。ブレーキングドリフトに慣れてきたら、4－1－4ドリフトに切り替えていこう。1速に入れている時間を若干長めに取ってスピードの調整をし、ラインを整えるのも有効だ。

❶シフトダウンと同時にステア

❷ドリフト状態を維持

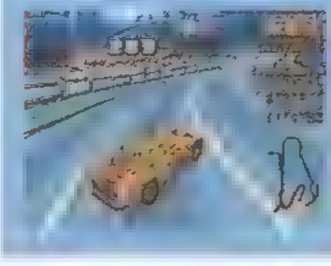


❸すばやく立ち上がろう



ハイレベルドライバー

やはり4－1－4ドリフトでOK。1速にシフトする時間を調整できるようになれば300km/h付近でコーナリングすることもできる。



◀ドリフトのロスを減らそう。

E ステゴ坂

難易度 ★★☆☆☆

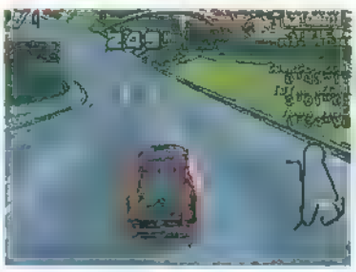
COURSE GUIDE

AT本編・AT攻略

240km/hをキープ

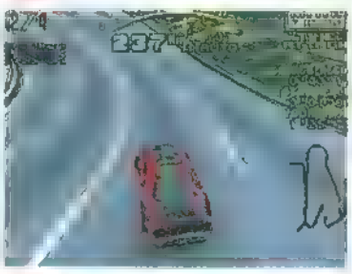
ここここそ、アウト・イン・アウトを徹底して行う必要のあるコーナーだ。発電所前のコーナーの立ち上がりから、一気にアウトへ車を寄せて、「SEGA AM2」の芝生の文字にかかるあたりで一気にブレーキングする。そしてインに切り込んでいく。ステアリングを操作するまえにブレーキングを終了せよ。そのあとはコーナーの頂点を過ぎたあたりから加速。

❶アウトから進入



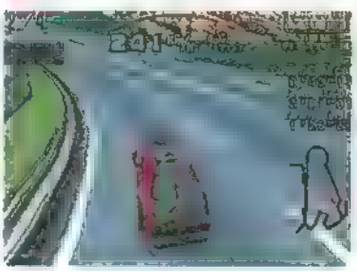
◀めいっぱいをアウトに寄せておこう。そして画面右に注目。

❷ブレーキングは確実に



◀文字にかかるところでブレーキング。240km/hまで落とす。

❸インにすばやく移動



◀ステアリングは左に入れっぱなし。グリップ重視で回ろう。

❹アウトに抜ける

◀オーバースピードならアクセルはオフの状態で回ろう。

応用編・MT攻略

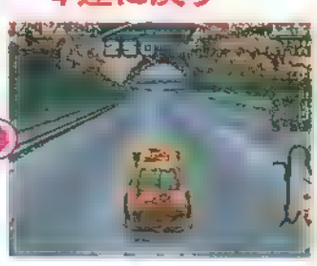
シフトでスピード調整

ライン取りとしてはATと同じだが、ブレーキの代わりに3速へのシフトダウンでスピード調整をするとよいだろう。これでラインをアウト・イン・アウトにきっちりとれれば、250km/h以上でコーナリングも可能だ。

❶文字にかかるあたりで3速へ

❷そのままコーナリング

❸立ち上がったら4速に戻す



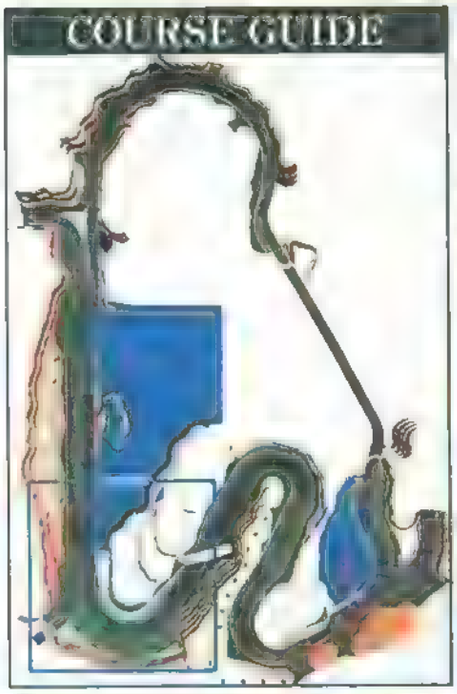
上級コーナー

やはり4－1－4ドリフトを使う。タイミング的には、応用編と同様。そして、急激に向きを変えたらすばやく4速に戻し、立ち直ってゆく。

◀270km/hで抜けることもできる。

F 龍の大化石コーナー

難易度 ★★★★☆



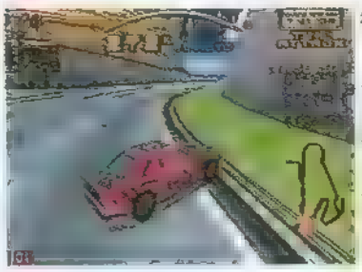
ぜひドリフトを使おう

ここはもう、ドリフトを使わないと遅くてどうしようもない。画面左の岩肌の切れ目に差しかかるまでにアウトに寄り、切れ目を過ぎたら一気にブレーキ→インにステアリングでドリフトを誘発させる。そのまま、細かく左にカウンターをあてながら（アクセルはオンのまま）コーナリングする。出口が見えてきたらグッと左にステアして体勢を立て直そう。

❶アウトに車を寄せる

◀めいっぱいアウトに寄せてラインをゆるやかにしよう。

❷岩の切れ目でドリフト



◀左の岩の切れ目を合図にドリフト体勢に移行。インに切り込む。

❸ドリフト体勢を維持

◀こまめにステアしながらアクセル全開。滑りながらコーナリング。

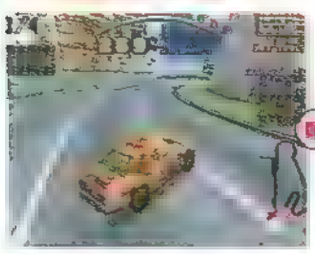
❹出口まで来たら

◀左にステアリングを入れっぱなしにして体勢を立て直そう。

同じくドリフトを使え

ライン、操作法ともに同じ（シフトは4速で固定）でドリフトを使うと速い。ただし、ライン修正の必要がでてきたら（ノーマルモードでのプレイなどで）、あらかじめ3速に落としてからのドリフトが安定していてよい。

❶ブレーキングと同時に3速へ



❷そのままアクセルとカウンター

❸ぶつけられても安定している

レコードライン

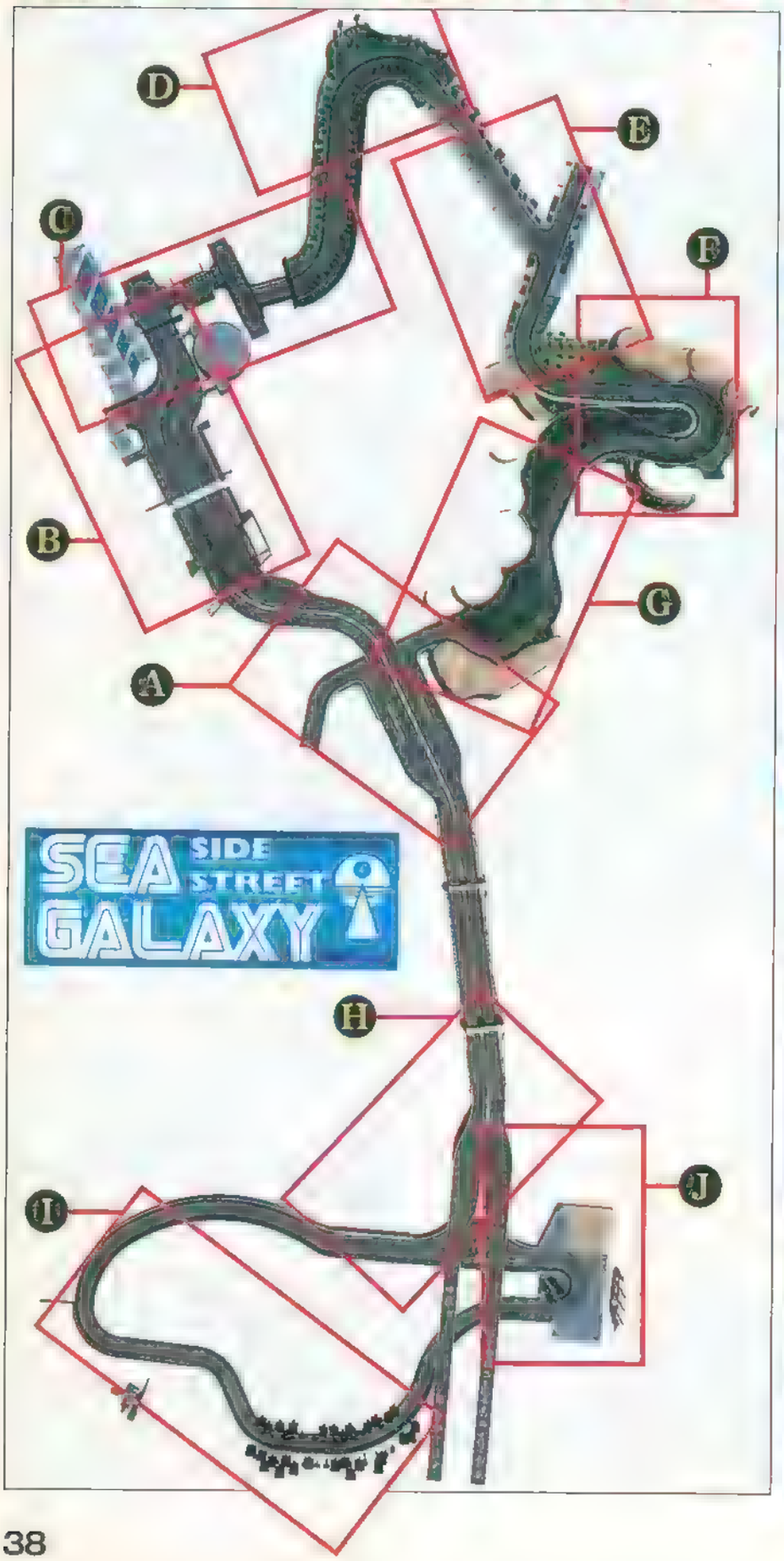
4－1－4ドリフトを使って、300km/hオーバーで抜けられるようになろう。コース幅をめいっぱい使うようにすれば可能だ。

◀ドリフト時はスピードに注目。

上級コース[シーサイド・ストリート・ギャラクシー]

規定周回数	エントリー台数	AM2研最速ラップ
ノーマル：2周 グランプリ：5周 エンデュランス：20周	30台	1'28"95

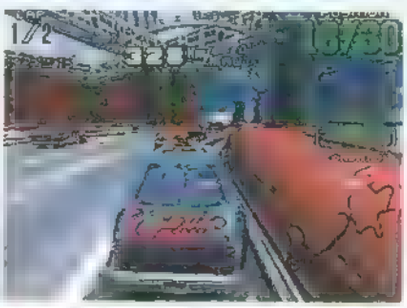
難関コーナーが続くハイスピード公道サーキット



スタート方法

上級のスタートは、中級と同じくシグナルスタートとなっている。序盤はロケットスタートで順位をあげよう。

◀スタート地点はスターライト・ブリッジの手前から。ヒットはこの先。

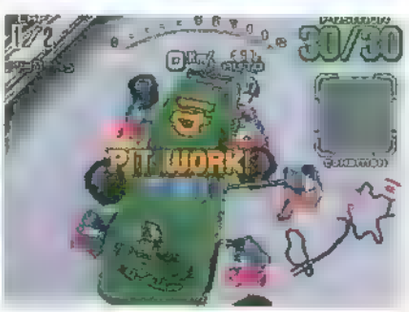


◀スピードがのってきたあたりで渋滞(?)にまきこまれる。接触に注意。

ピットイン

意外と見落としやすい上級コースのピット。周回数がノーマル設定(2周)だと、1周めのときしか入れないぞ。

◀右側の道がピットロード。最終ラップはここからショートカット可能。



◀壊れた車体を修理中。でも、結局タイムロスにしかならないのだ……。

プレイするうえでのポイント

上級コースはとにかく距離が長い。まずは何度も走り、コースそのものを覚えることからはじめよう。またかなりの数の急カーブがあるので、どの地点でブレーキング→ドリフト走行に持ち込めばよいかをチェックすること。総合的な実力がないと完走は厳しい。

▲減速とハンドルの操作は素早く!!

どのプレイヤーカーを選ぶ？

上級コースはカーブが多く、急加速や急ブレーキを多用する。またドリフト自体は難しくなるが、立ち上がり重視のセッティングも速く走るためには必要だ。というわけで、オススメはマニュアル車のグリップ重視タイプ。扱いやすさでオレンジ、速さでイエロー。

▲初心者はブラックでもいいかも。

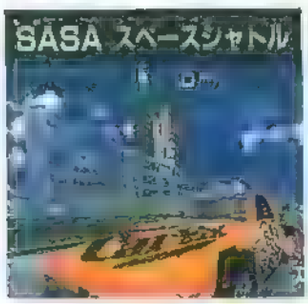
上級コース ココが見どころ

下に紹介した6つのポイント以外にもムーン灯台、メテオ・タワーなどなど、上級コースは観光ポイント(?)がいっぱいだ。また、あちこちにある看板や通行禁止の立て札の数も全コース一だろう。

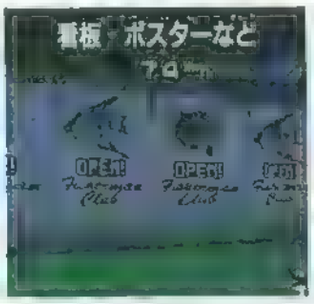
▲高架下をくぐり抜け、美しいトンネル内をひた走る。右側には星空ホールを見ることができる。

▲上級コースの名物といったらコレ。とあることをするとジェフリーがクルクルと動き出すとか。

▲牧場には、放牧されたデイトナ・ウマたちの姿が。草原を走って馬を追いかけることもできる。



▲セガ航空宇宙局が管理するスペースシャトル。優勝者はコレに乗り月旅行へ行けてしまうのだ。



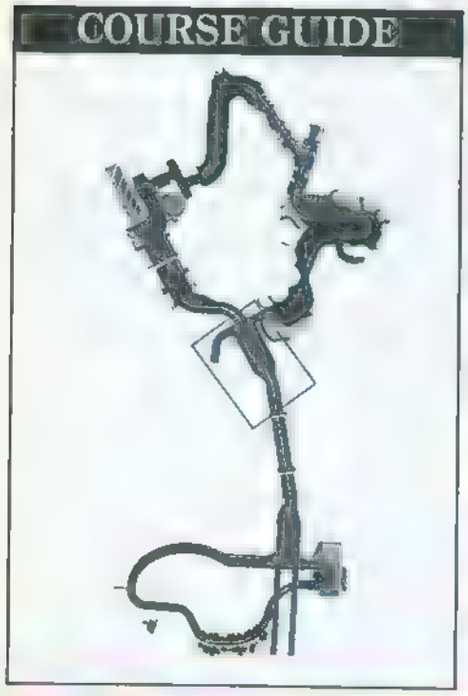
▲停車してポスターをよく見てみると……いろいろと描かれていることに気づくはず。知ってた?

▲帆船が停泊している港で、空には無数のカモメたちが飛んでいる。上級コース最大の難所だ。

A スターライト・ブリッジ〜カシオペア・シティ

難易度 ★★

COURSE GUIDE

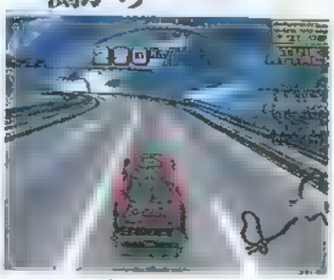


基本編・AT攻略

コツは早めの切り返しだ

スタートして橋を渡ると、カシオペア・シティの高架下に入る前にS字コーナーが待っている。ここがクセモノで、見た目はゆるやかなものの、コーナー奥は意外と狭い。早めにアウト・イン・インのライン取りをして、カシオペア・シティ入り口でのクラッシュをふせごう。アウトにふくらみそうなら、S字の途中からアクセルを離すこと。ブレーキは禁物。

❶コースのアウト側から



▲イン側は禁物。あとのライン取りが難しくなるぞ。

❷インが見えたら左へ

▲イン側に向かってハンドルを左いっぱいに切ろう。

❸ここで右に切り返せ！

▲先のコースが見えたらやや早めにハンドルを右に。

❹右に切ったまま曲がれ

◀ハンドルはずっと右に入れる。アクセルも全開だ。

応用編・MT攻略

基本に忠実なライン取りで

AT車よりもスピードが出るのでライン取りがシビアになるが、MT車も基本はアウト・イン・インでOK。アウト側にふくらみそうな場合は、最後のコーナー（カシオペア・シティ入り口）でアクセルを離して曲がるとうまくいく。

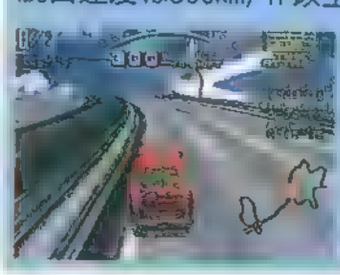
❶アウト側から一気にインへ

❷危ない場合はアクセルオフ

❸ハンドルは右へ切ったまま

ハイレコードライン

オレンジなどのグリップがいい車なら、アクセル全開のままイン・イン・インのライン取りで曲がってしまおう。脱出速度は300km/h以上。

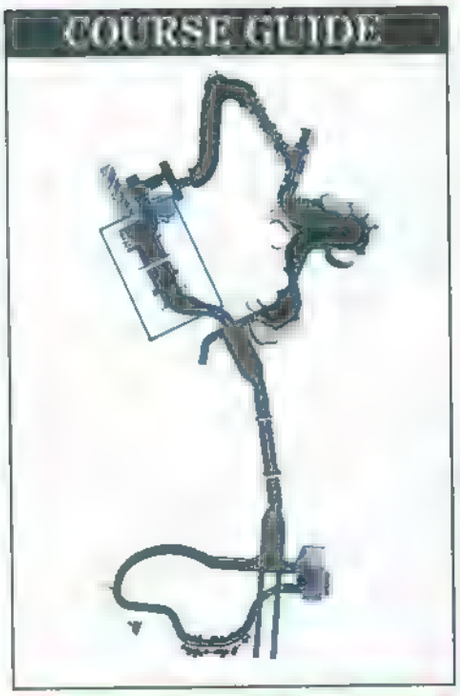


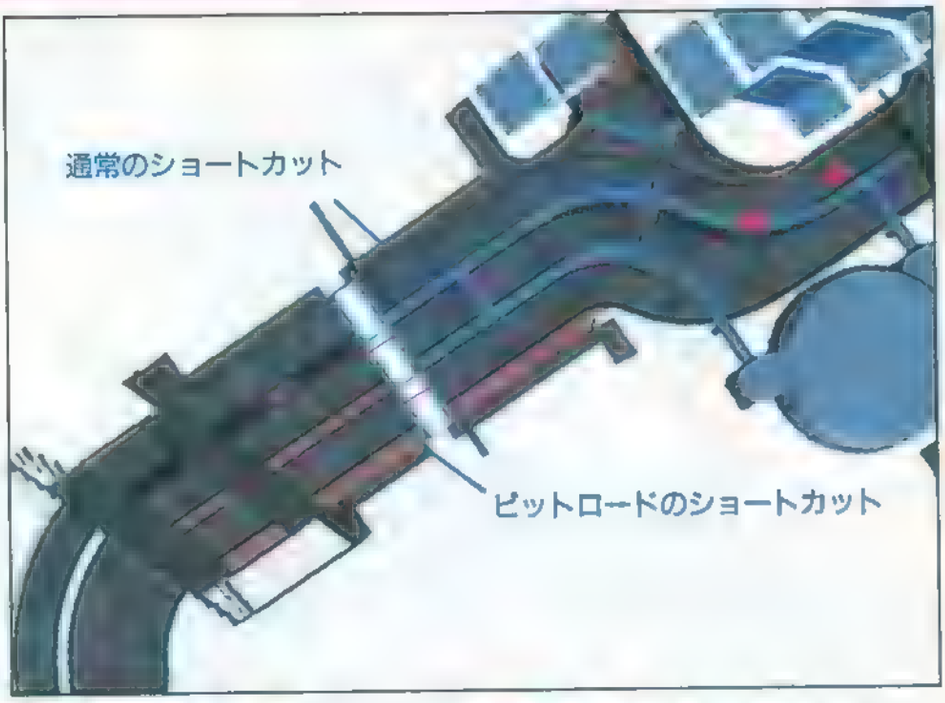
◀車種によってはインベタもOK。

B カシオペア・シティ内部

難易度 ★★

COURSE GUIDE





定番のショートカット技!!

カシオペア・シティの建物内に入りしばらく直進すると、シリウス摩天楼へ抜けるS字コーナーがある。このS字コーナーは道なりに曲がるとあとがきつくなるので、縁石に乗り上げて左側の道にレーンチェンジし、直線的に抜けること。ちなみに最終ラップのみ、イン側のピットロードを通過→中央の通路を通ってアウト側の道へ直線的に抜けるという方法もある。

❶このまま直進し……

◀道が左側へややふくらむが、無視してそのまま直進すること。

❷高架の間を抜ける！

◀イン側へ行かず、あえてレーンチェンジ。ショートカットだ。

❸そのまま縁石を通過

◀縁石を通過したら、さらに先の縁石を越えてイン側に進む準備。

❹このへんでブレーキング

◀手前の右カーブはドリフトで通過するのがベスト。速度に注意。

こんなライン取りもある

MT車もAT車とライン取りはほぼ同じ。そこでここでは、最終ラップのみ使えるラインを紹介。これは最終ラップのときはピットロードに入ってもピットインしないことも利用したものだ。理論上はこちらのほうが速いはず。

❶インベタでピットロードへ

❷ピットをそのまま通過

❸ここからアウトへ進む！

コーナー

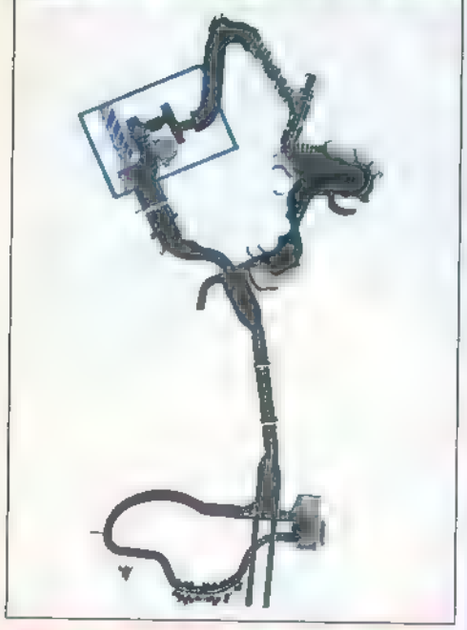
これも基本はAT車で説明したラインと同じ。最終ラップなら、イン側のピットロードを進んで最短距離を走るパターンを使うといいだろう。

◀アクセルは常に全開で走ること。

C シリウス摩天楼～アステロイド・ベルト

難易度 ★★★★★

COURSE GUIDE

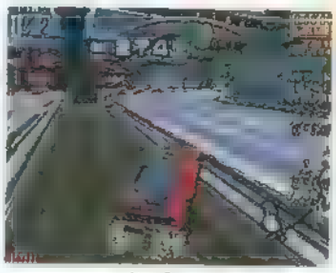


攻略ポイント－AT攻略

ドリフトでS字を抜けろ

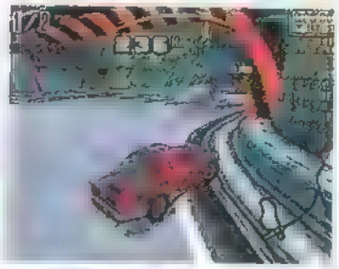
縁石に乗り上げて左にレーンチェンジしたら、次に待つのは上級コースの難所のひとつ、右急カーブから入るS字コーナーだ。この右カーブへの入り方は、一番奥の高架柱の手前にある縁石に乗り上げてイン側へ切れ込むショートカットのルートがベスト。2度めに縁石を乗り越える手前からブレーキングし、ドリフトを起こしてその後のS字をすり抜けよう。

❶縁石手前でブレーキング



▲ここから一気に250km/h前後まで減速させること。

❷インをかすめてドリフトで抜ける

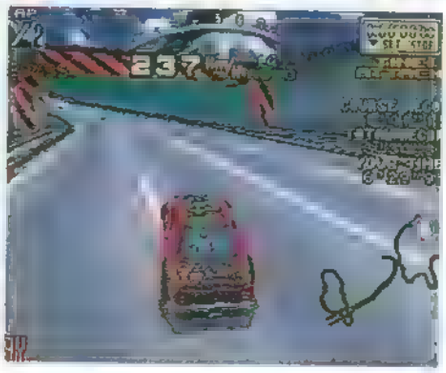


▲車体をすべらせつつ曲がる。脱出スピードに注意。

❸カウンターを当ててS字クリア

▲このへんで車体をまっすぐにする。アクセルは離せ。

❹ここまできたらとりあえず安心



◀このあとはゆるやかな上りの右カーブ。コーナリング中にドリフトさせないよう、車の向きに注意せよ。

攻略ポイント－MT攻略

4－3－4速が安定ライン

ライン取りはAT攻略で述べたものと同じだが、ある程度慣れたらブレーキングポイントを奥にずらし、縁石を乗り越えたところからブレーキするようにしよう。最初のうちは縁石手前で3速に落としてドリフトする方法がラクだ。

❶ここからブレーキング

❷ドリフト時は260km/h前後で

❸カウンターで立ち上がる

スピードを殺さず曲がるため、4－1－4ドリフトを使う。

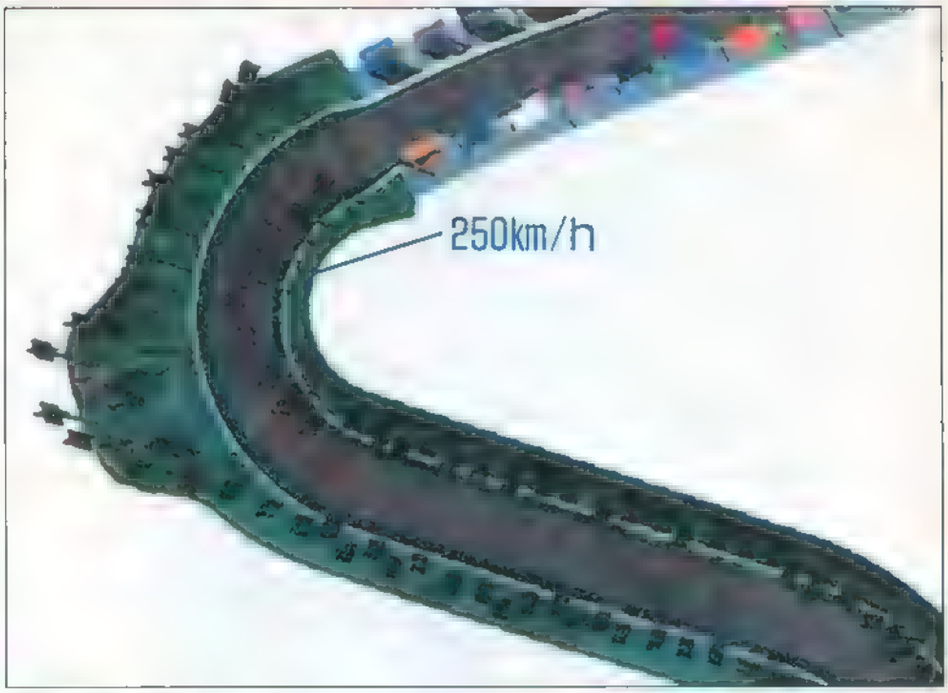
縁石のやや手前で1速に一瞬いれ、そのままインをかすめる。立ち上がりは3速。

◀ここでドリフト。アクセルは全開だ。

D アステロイド・ベルト〜コスモス通り

難易度 ★★★

COURSE GUIDE



基本編・AT攻略

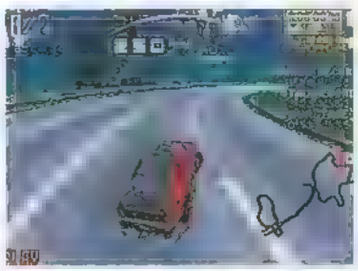
やっぱりココもドリフト

加速しながら上り坂を進むと、上級コース名物であるジェフリーの像が見える右カーブがやってくる。ここはややきついカーブなので、アウト側からブレーキングしてドリフトに持ち込み、アウト・イン・アウトで曲がりきるといいだろう。MT車なら3速、または4速のままでもかまわない。ブレーキングが遅いとアウト側のガードレールにぶつかりやすくなる。

❶坂を上りきってから減速

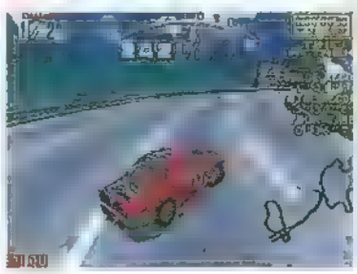
◀上り坂をインベタで走り、右カーブのアウト側にラインを取る。

❷ココからドリフトして…



◀ここからブレーキング。アクセルは全開。

❸そのままインをかすめる



◀ドリフト体勢を維持する。アクセルのオンオフで微調整しよう。

❹下り坂で再び加速！

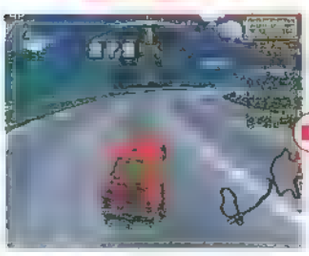
◀アウトぎりぎりまでふくらませたのち、車体をまっすぐにする。

応用編・AT攻略

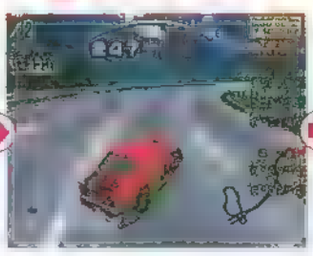
草地に入ってもOK

一番速い走り方はAT攻略と同じだが、タイム短縮のため4－1－4ドリフトでさらにインをついた走りをしてみよう。イン側にある草地部分に入っても減速しないことを知っておくと、よりコーナー奥まで攻めることができるぞ。

❶ここで一瞬だけ1速に落とす！



❷再び4速に戻してドリフト



❸インをかすめてコーナークリア

走行ライン

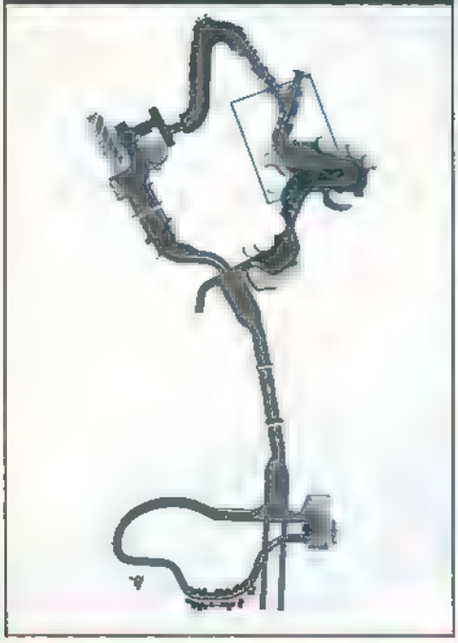
草地のなかで車体をすべらせるようなライン取りができればベスト。250km/h以上でコーナリングできるようになれば合格だ。

◀ハンドルとアクセルで調整しよう。

E コスモス通り～ムーン灯台～月の涙の滴

難易度 ★★★

COURSE GUIDE



見本走・ライン攻略

コースアウトに注意

コスモス通りの坂を下ったところにある右カーブはアウト・イン・アウトのライン取りで走る。ちょっとでもラインがずれるとコースアウトしてしまうので注意すること。意外と難しいのが、その先にある左カーブ。アクセル全開では曲がれないので、アウトからドリフト走行で切り抜けること。アクセルを踏みながら軽くブレーキングをかけるとうまく曲がれる。

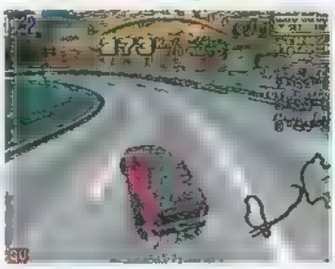
❶最初のカーブは アウト・イン・アウト

▲ライン取りさえバッチリなら、減速の必要はない。

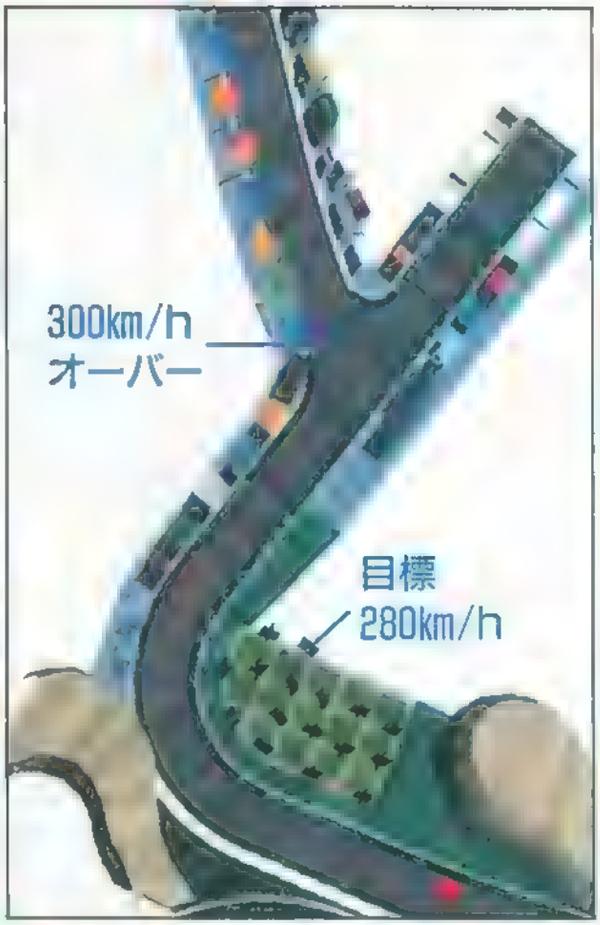
❷アウトに 寄ったのち……

▲左カーブにそなえ、アウト側に車を寄せておこう。

❸ドリフト開始 はココから



▲左カーブの奥が見える手前からブレーキングだ。



❹車体のスライド量を保つこと

◀アウトにふくらみそうな場合は、ドリフト状態のままでアクセルを離し、軽くブレーキをかけよう。

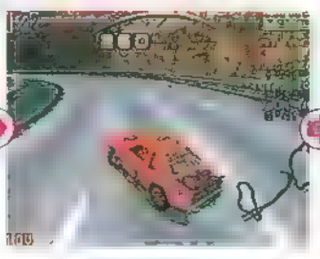
見本走・ライン攻略

シフトチェンジが重要

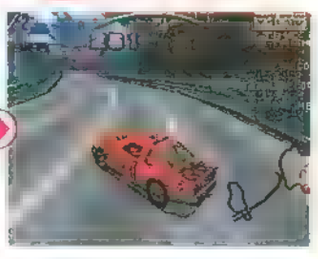
ライン取りはＡＴ車と変わらないが、２つめの左カーブは３速に落としてブレーキングドリフトする方法と、４－１－４ドリフトで曲がる方法がある。１速に落とすポイントを覚えれば、４－１－４ドリフトが一番ラクで速い。

❶ココで１速に 落とす！

❷すぐ４速に 戻しドリフト



❸車体の向きを 直してクリア



最速ライン攻略

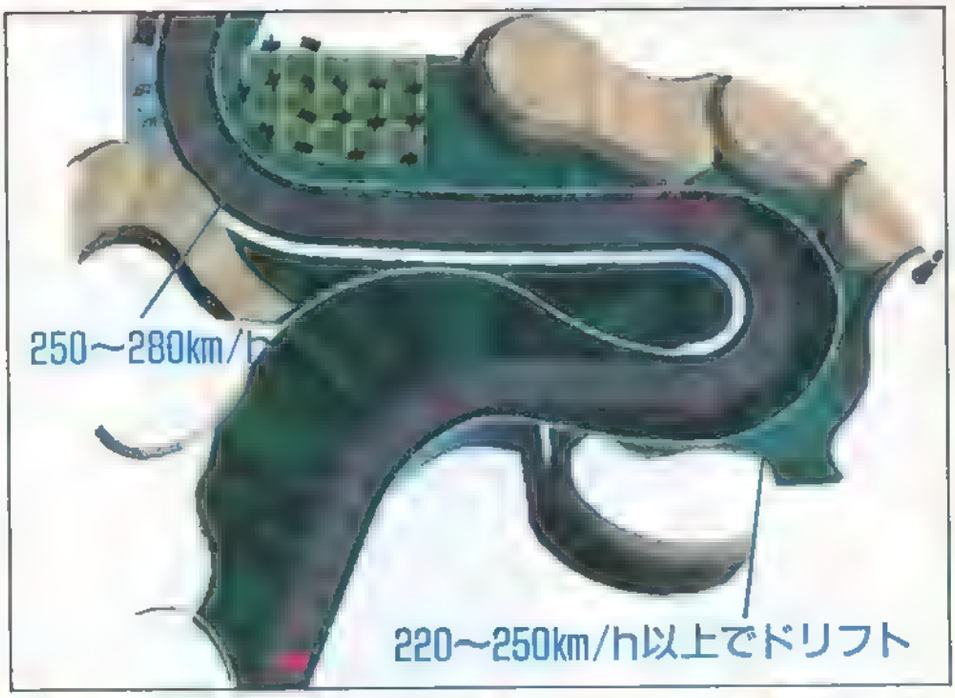
ＭＴ攻略と同じく、４－１－４ドリフトで２つめのカーブを曲がること。目標コーナリングスピードは280km/ｈ以上。あとは練習あるのみ!!

◀イン側の草地には入らないこと。

F ムーン灯台〜月の涙の滴

難易度 ★★★★

COURSE GUIDE



その後のルートを考えて走れ

このヘアピンコーナー（月の涙の滴）は次の複合コーナー（クェーサー・ベンド）につながる重要ポイント。きれいに曲がらないと後半のタイムに響くので、立ち上がりに注意して走ろう。うまい抜け方はまず車をアウト側に寄せ、コーナー手前にある赤い標識を目印にブレーキング。250km/h近くまで減速したら、中央線の左側でドリフト走行を決めるのだ。

❶赤い標識を目印に……

◀車をアウト側に寄せて、ドリフトするポイントまで加速する。

❷ブレーキで車を傾けろ

◀アクセルはそのままで一気に減速。250km/h近くまで落とせ!!

❸中央線に寄ってドリフト

◀立ち上がりを重視するため、道の真ん中を走るようにしよう。

❹体勢を整えて再び加速

◀車体の向きを直したらアクセルオン。インに寄りすぎないこと。

思いっきり車を傾けろ

ブレーキを使ってドリフトするよりも、じつは慣れると4－1－4ドリフトのほうがラク。1速に落とす時間をやや長めにするのがコツだ。基本的にアクセルは踏みっぱなしだが、コーナリング中にときどき離すときれいに走れる。

❶ここで1速にシフトダウン

❷4速に戻し車を傾けて……

❸ドリフト維持でコーナークリア

最速ルートライン

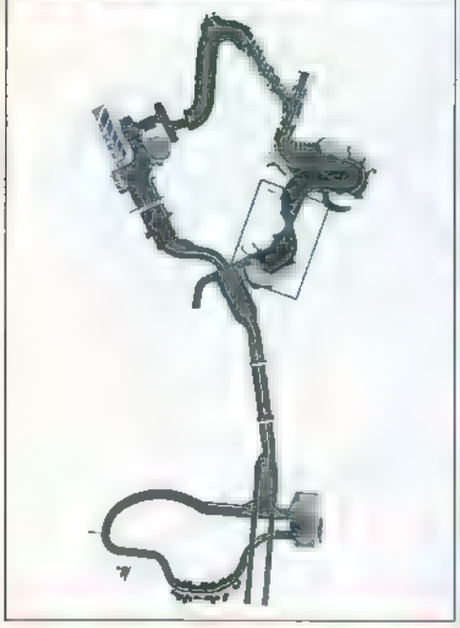
MT攻略で述べた4－1－4ドリフトで走るが、1速に落とす時間を極力短くしてコーナリングスピードを高めよう。目標は260km/h以上だ。

◀ドリフトの立て直しは難しくない。

G クェーサー・ベンド～サザン・クロス・ロード

難易度 ★★★

COURSE GUIDE



基本テク・AT攻略

立ち上がりを考えて走れ

クェーサー・ベンドは、4つの小さなカーブが連なる複合カーブだ。最初の2つのコーナーはアウト・イン・アウトのラインでアクセル全開走行可能だが、上り坂になっている3コーナーめは減速するかドリフトしないとコースアウトしてしまう。2コーナーめをすぎたところで軽くブレーキをかけて、ドリフトで走りきろう。4コーナーめの立ち上がりは慎重に。

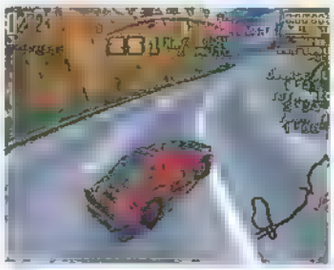
❶このへんから減速の準備

▲ドリフトが失敗しそうなら、アクセルオフで走れ。

❷チョンと軽くブレーキング

▲ドリフトのきっかけを作るブレーキと考えよう。

❸浅いドリフトでカウンター調整



▲ドリフトが始まったらアクセルオフで状態を保て。

❹車体の向きを直して左へ

◀次の左コーナーにそなえ再び軽くブレーキング。車をドリフトさせた状態でそのまま曲がっていこう。

応用テク・AT攻略

立ち上がりをドリフトに

最初のコーナーはアクセルを離し、アウト・イン・アウトで曲がる。慣れないうちは、3速に入れるときれいに走れるはずだ。問題は4つめのカーブで、軽くブレーキを踏んでドリフトさせないと次のカーブをきれいに曲がれない。

❶アウト側にふくらませ……

❷軽くブレーキを踏みドリフトへ

❸イン側に車を向ける！

裏ワザ・コースアウト

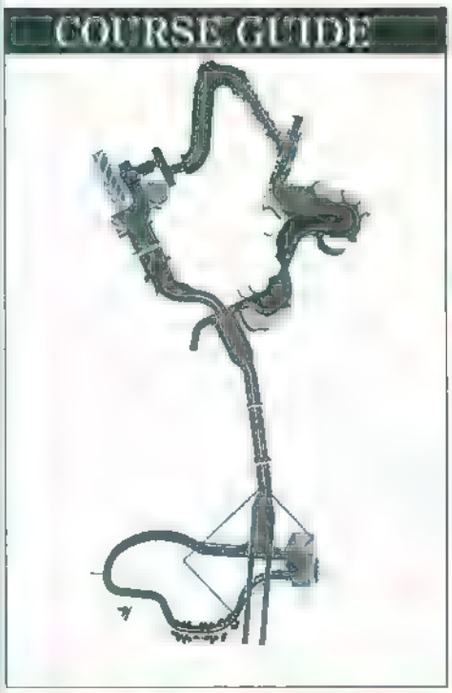
前半まではMT攻略と同じグリップ走法でOK。ただし最後のカーブはわざとイン側の草地に入り、グリップを失わせドリフトに持ち込もう。

◀ここでわざとバランスを崩そう。

H メテオ・タワー〜アンドロメダ海岸

難易度 ★

COURSE GUIDE



基本編〜AT攻略

壁ターンもOKだが……

スターライト・ブリッジを抜けて道路が交差するポイントで、走り方は2通りある。ひとつはアクセルオフのままアウト・イン・アウトのライン取りで走りきるもの、もうひとつは壁ターンを使う方法だ。最初の方法なら、下り坂になったところからアクセルを離すのがコツ。壁ターンはロードコーン手前の壁に浅い角度でぶつかり、そのまま走りきること。

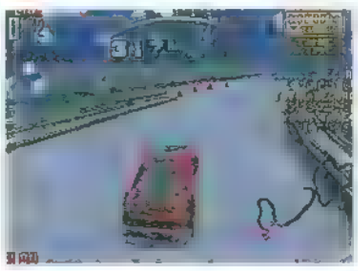
❶アウト側に車を寄せ…

◀アウト・イン・アウトはコーナリングの鉄則。とにかく寄せろ！

❷一気にインへ切り込め

◀アクセルは全開のまま。なるべくインに寄せるようにすること。

❸ハンドルは右のまま



◀カーブの終盤は車がインからアウトへゆっくりふくらんでいく。

❹アウトぎりぎりでクリア

◀左側の芝生に入らなければ成功。ロードコーンは当たっても平気。

必勝編〜MT攻略

シフト操作は必要ないぞ

ゆるやかなカーブなので、ここはおとなしくAT攻略でも述べたグリップ走行のラインが無難だ。ちなみに、壁に当たってもほとんどスピードが落ちないタイプの車(ブラックやオレンジ)なら、壁ターンを使ってもかなり速く走れる。

❶基本はアウト・イン・アウト

❷ここで壁にぶつかって……

❸ほとんど減速せずにクリア

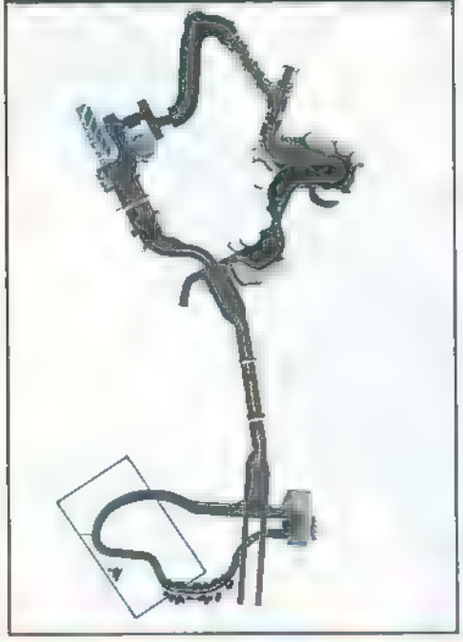
グリップのいい車なら、壁ターンを使わず普通にクリアしたほうがいい。コース幅をめいっぱい利用して、アクセル全開で走りきろう。

◀なぜかきれいに走れてしまう。

II サターンリング〜ササ

難易度 ★★★★

COURSE GUIDE



攻略ポイント

めざせ300km/hクリア！

最初にゆるやかな大カーブ（サターンリング）があるが、これはササ前のきついカーブへ至るまでの前触れだと思ったほうがいい。このエリアでのポイントは、ササのカーブに入るどれくらい手前で車をドリフトさせるかにある。目安としては、右側のフェンスが見えたらブレーキング。イン側をかすめながらドリフト走行すればいいだろう。減速はしっかりと!!

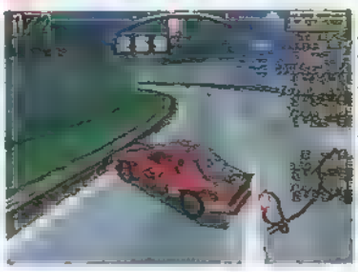
❶アウトから進入しよう

◀ドリフトに持ち込むためアウトに寄り、カーブ半径は大きく。

❷フェンスが見えたら減速

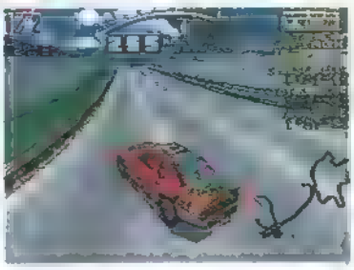
◀280km/hくらいまで落としてからドリフト。操作は素早く。

❸イン側をかすめて曲がれ



◀ドリフトを維持してそのまま走る。アクセルのオンオフで調整。

❹カウンターを当てて加速



◀次のコーナーが目の前にあるので、早めに車体の揺れを戻そう。

攻略ポイント

4−1−4ドリフトで攻めろ

ササの手前で3速に落としてドリフトする方法もあるが、ここは4−1−4ドリフトをぜひ覚えたい。めいっぱいアウトに寄り、3つめの左折標識を過ぎたところで4速−1速−4速と素早くシフトチェンジ。イン側をすべるのだ!!

❶ここで1速に落として……

❷再び4速、ドリフト開始

❸イン側をつきながら走る

攻略コートライン

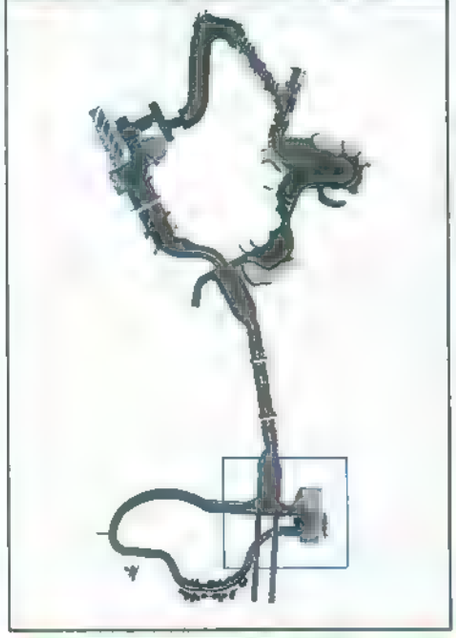
MT攻略で述べた4−1−4ドリフトがベスト。1速に落とすタイミングを2つめの左折標識からにして、高速ドリフトを目指してみよう。

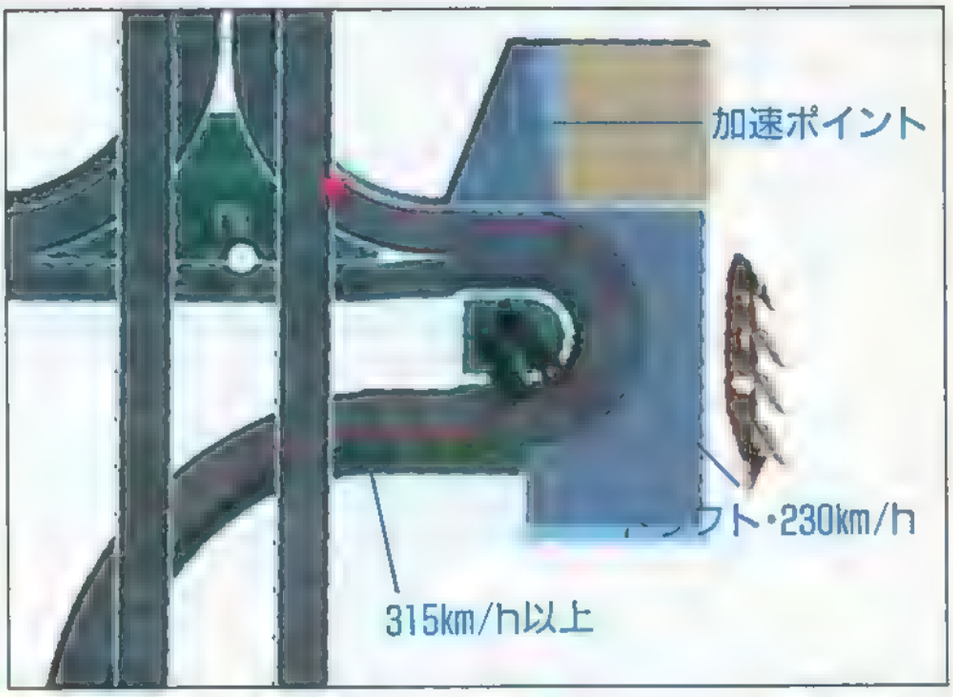
◀草地をややかすめるように走る。

J コメット・カーブ～プラネット・ハーバー

難易度 ★★★★★

COURSE GUIDE





基本編

派手にカウンターを決めろ

さあ、ついに上級コース最大の難所といえる最終コーナー（コメット・カーブ）だ。ブレーキングポイントは、カーブ手前にある赤い右折標識が見えてきたあたり。ここからブレーキすると同時にハンドルを左にきり、車を真横近くまで傾けよう。220km/h近くまで減速したら、アクセルを離してカウンターを当てればOKだ。ただしスピンには要注意。

❶赤い看板を目印に…

◀最終コーナーはブレーキングポイントが重要。早めに減速せよ。

❷ここでしっかり減速

◀ブレーキングしながら車体を真横にスライドさせていこう。

❸200km/hをキープ

◀真横にスライドしたままの状態でコーナリング。アクセルは離す。

❹加速しながら脱出

◀ここまでくれば、あとは車体の向きを直して加速するだけだ。

応用編

シフト操作を存分に活かせ

ATと同じ方法で攻めるときはコーナーを脱出するところで3速にシフトダウンしよう。そのほかには、4速から2速＋ブレーキで一気に減速しながらドリフトさせ、立ち上がりを3速→4速とつなぐMTならではの方法があるぞ。

●ここで2速＋ブレーキング

●4速にもどしてドリフトだ

●立ち上がりをなめらかに！

最速レーサーライン

より急激に減速させるため、シフトを4－1－2と変えながらドリフトさせよう。ブレーキングポイントも2つめの赤い看板まで遅らせること。

◀1速でドリフトのきっかけを作れ。

初級コース 逆走攻略

777スピードウェイ〈逆走ガイド〉

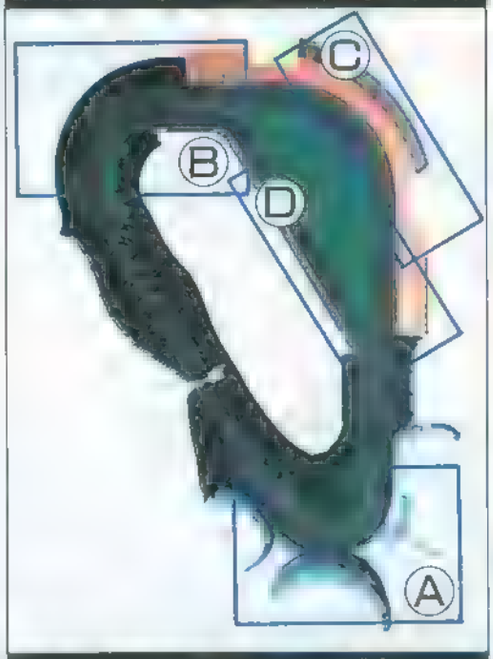
難易度：★★☆☆☆

新鮮な気持ちで超高速バトルが楽しめる！

初級コースはコーナーが3つしかないので、逆走の攻略自体はそれほど難しくない。ただ、これだけ狭いサーキットにエントリーカーが39台もひしめいているため、対向車と正面衝突の可能性は非常に高い。完走を狙うのなら、タイムアタックモード、もしくはコーナーごとにコースのインとアウトを走りわけるようにしよう（これは逆走のコースすべてにいえる）。また、逆走時はピットロードに入ってもピットインできないようになっている。このおかげで、順走よりも逆走のほうがショートカットしやすくなっているぞ。

目標ラップタイム……00'16"70
目標ゴールタイム……02'35"00
最速ラップタイム……00'15"91

COURSE GUIDE



コースレイアウトは非常にシンプル。減速しないと曲がれないコーナーは1ヵ所しかないので、ポイントさえ覚えればすぐ順走時なみに速く走れるようになるはず。

逆走時のポイント

▲逆走なので、ローリングスタートの直後にスピンターンで向きを変える。300km/hからのスピンは見ものだ。

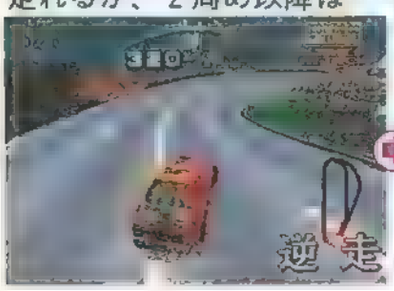
▲対向車とすれ違う一瞬!! 600km/hの速度差で向かってくるので、マトモに当たれば一発でクラッシュ。

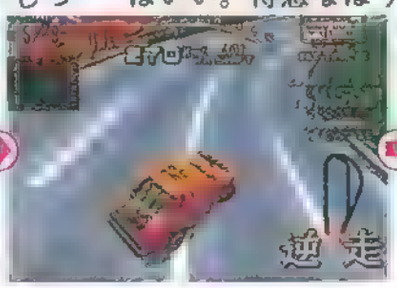
A ビリヤード・クラッシュ　難易度 ★★★

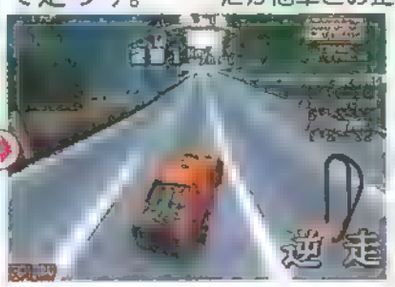
順走時と同じ攻略が通用する最終コーナー

スピンして逆走をはじめると、いきなり初級コースで一番きついカーブが待っている。1周めはスピードがのっていないため普通に走れるが、2周め以降は……じつは、順走時とまったく同じでOKだ。壁に浅い角度でぶつかってそのまま走り切るか(壁ターン)、4－1－4ドリフトで派手に決めればいい。得意なほうで走ろう。

▲壁ターンはいちばんラクな方法だが他車との正面衝突がコワイ。







◀ドリフトを使ったやり方。基本は順走時と同じだ。ただ、対向車はバラバラにやってくるのでよけにくい。運次第か!?

B ルーレットカーブ

難易度 ★★

アクセルベタ踏みでバンクを駆け抜けろ

このコーナーは、手前のピリヤード・クラッシュから加速しつつ入ることになる。前のコーナーをドリフトできれいにコーナリングすれば310km/h前後で突入することになるが、バンクがついているためライン取りさえバッチリならインベタでも曲がれるはずだ。中央線のやや右側から入るときれいに脱出することができるぞ。

▲対向車がいるだけで難易度がかなり高くなる。どこを走る……!?

◀ミドル・イン・インのライン取りがベスト。ただし、300km/h前後ならインベタでも楽に曲がれてしまうはずだ。

C メインスタンド

難易度 ★

ひたすら縁石に乗ってインベタ走行だ

初級コース中もっともゆるいカーブなので、ひたすらインをついて走りたい。対向車はイン側を1台分あけて走っているので、片輪を縁石に乗り上げながら走れば他車との正面衝突も防げるはずだ。もしインベタをキープできない場合は、いちばん外側を走ること。くれぐれもイン側の芝生に入ってグリップを失わないようにせよ。

▲外側を走れば対向車と当たることはない。例外もあるけど……。

◀ひたすらインベタを心がける。方向キーの右をチョンチョンと押すのが、縁石乗り上げをキープするコツだ。

D ピット

難易度 ★★★

ドリフトを使って強引にインへ切り込もう

メインスタンドの内側にあるピットロード。逆走時はピットロードに入ってもピットインできないので、このピットロードを使ってショートカットするのもいいだろう。普通に走るとカーブがきつくて入れないので、手前でドリフトをかけてインへ切り込むこと。タイミングは難しいが、対向車に接触する心配がないのはウレシイ。

▲タイム的にはピットロードに入るより普通に走ったほうが速い。

◀先が見えないブラインドコーナーになっているが、早めのブレーキングでドリフトするとうまくいく。難しいけどね。

中級コース 逆走攻略

ダイナソア・キャニオン〈逆走ガイド〉

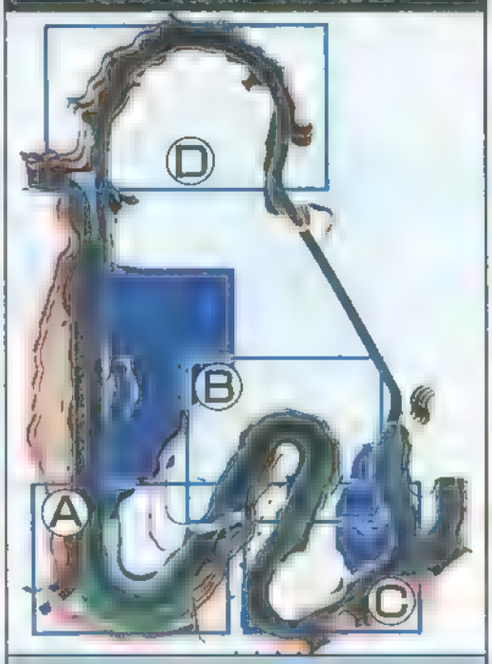
難易度：★★★☆☆

高低差の激しいカーブが連続する逆走コース

中級コースの逆走は、順走とは一転してコースの雰囲気が変わってくる。これは、コーナーひとつとって見ても進入角度が順走時とは微妙に異なるため。また初級コースと違って高低差があるので、(順走時の上り右カーブが逆走時では下りの左カーブになる) 同じコーナーでも見た目がかなり変わってくるのだ。とはいえ、対向車と正面衝突する確率は初級よりも低いので、慣れれば初級コースよりも走りやすいことは確か。いくつかある難所をきっちり覚えれば順走時とほぼ同じように走れるぞ。

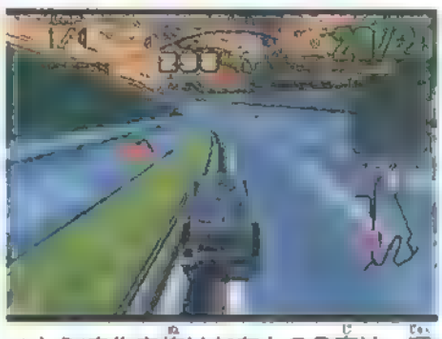
目標ラップタイム——00'47"00
目標ゴールタイム——03'15"00
最速ラップタイム——00'42"91

COURSE GUIDE



逆走時に気をつけなければならないポイントは、コース中盤以降にかたまっている。メインスタンドの奥には行き止まりになっている隠し通路が見えるはず。

▲逆走時は正しいルートがわかりづらい。このまま進むとバリアにぶつかってクラッシュは確実。左へ曲がれ!!



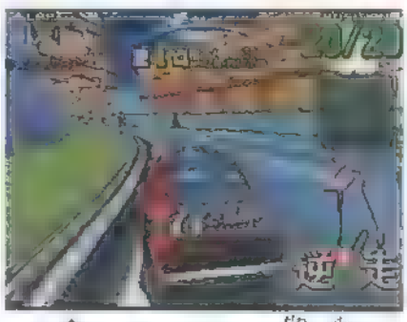
▲トンネルを抜けたあとのS字は、順走時とはだいぶ感じが違う。見た目はきついがアクセル全開で走れるのだ。

A 龍の大化石

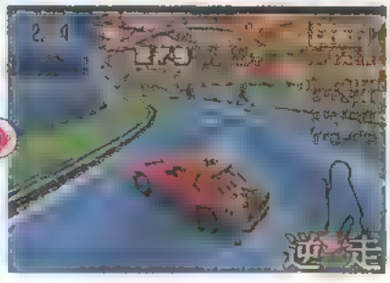
難易度 ★★★

順走時の最終コーナーとほとんど同じ走りでOK

まずはエンジン回転数を思いっきり上げてスタート地点でスピンターンし、順走の最終コーナーである龍の大化石へ向かおう。1周めは加速中なのでインベタをグリップ走行できるが、問題はスピードにのった2周め以降。順走と同じようにブレーキングドリフトで走るか、4－1－4ドリフトで抜けよう。それほど難しくはない。



▲1周めはそのままイン側を走りながら加速していくだけでOK。



◀左側の台座を目印にしてドリフトだ。ブレーキング併用なら260km/h、4－1－4ドリフトは290km/h以上で走ろう。

B ステゴ坂

難易度 ★★★

バンクを一気に駆け上がる爽快感が味わえる!?

逆走時は左側に〝AM2研〟と刈り込まれた芝生がある大きな右カーブになるステゴ坂。かなり手前から軽くブレーキングしてハンドルを切れば、280km/hくらいのドリフトで曲がることができる。大きくバンクした上り坂なので、ドリフトができない人はグリップ走行で走り切っても260km/hくらいならきれいに曲がれるぞ。

▲逆走すると、かなり大きい上り坂であることが実感できるはず。

◀ブレーキングでドリフトさせ、派手に車をスライドさせること。MT車の場合でも4速のままで十分だろう。

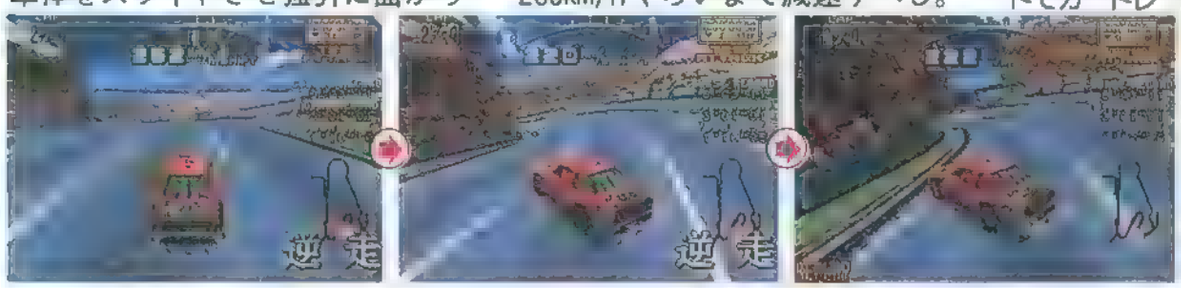
C プテラ発電所

難易度 ★★★★

ブレーキング必至！ 見た目よりもキツイのだ

逆走では下り坂になって先が見えないため、かなりきついコーナーに感じるはず。長めのブレーキングで230km/hくらいまで減速し、車体をスライドさせ強引に曲がってしまおう。MT車なら4－1－4ドリフトで、1速に入れる時間をやや長めにすること。ちなみにこの後にある分岐路からのS字も260km/hくらいまで減速すべし。

▲慣れないうちはオーバースピードでガードレールによくぶつかる。



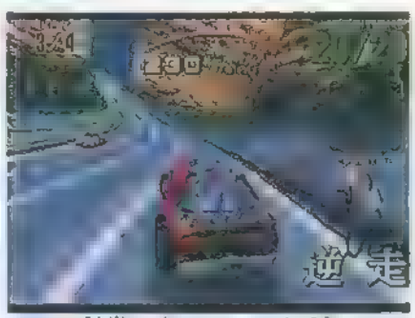
◀とにかくブレーキングが大事。きちんと減速すればドリフト中にコントロールできるのだ。これは覚えるしかない。

D ブラキオ・カーブ

難易度 ★★

長い下り道をアクセル全開でひた走るのだ

トンネル手前のS字を直線的に抜けてひたすらトンネル内を全開走行、その後に待つのがこのブラキオ・カーブだ。かなり長い下り坂になっているが、順走時と同じようにアクセルを踏みっぱなしのままインベタ走行することができる。下り坂ということもあり、330km/hオーバーのスピードで駆け下りることができるぞ。



▲やや外側を走るほうが対向車とぶつかりにくいことを覚えよう。

◀イン側の草地は、入っても車のグリップを失わない。慣れればここもインベタ走行で走り切ることができるだろう。

上級コース逆走攻略

シーサイド・ストリート・ギャラクシー〈逆走ガイド〉

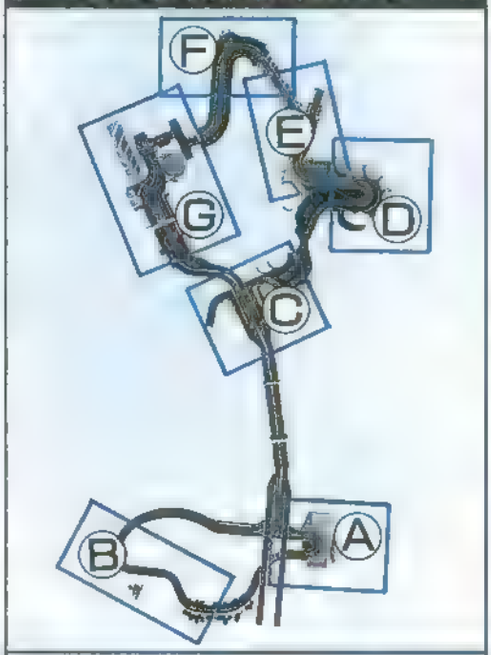
難易度：★★★★★

『デイトナ』マスターに贈る最後の試練か!?

コース距離が長いだけあって、順走で速く走れる人でも逆走はかなりの慣れが必要だ。特にメテオ・タワー近辺やカシオペア・シティ内ではライン取りやブレーキングポイントがかなり違う。はっきり言って、順走と逆走はまったく別のコースだと思って走ったほうがいいだろう。上級コースは、それほど攻略しがいのあるコースに仕立てられている。また、初級や中級以上に気をつけたいのが対向車とのクラッシュだ。最初のうちは、無理をせずにタイムアタックモードで自分なりの走りを身につけよう。目指すは逆走の優勝だ!!

目標ラップタイム——01'45"00
目標ゴールタイム——03'45"00
最速ラップタイム——01'32"00

COURSE GUIDE



とにかくコース距離が長いのでコーナーごとにタイムを詰めればかなりのタイム短縮が可能だ。何度も走り込んで、逆走時の最速ラインを探してみるといいだろう。

気をつけたいところ

▲逆走コースは思いがけないところが難所になる。1分半の長丁場なのでコースを頭にたたき込め。

▲上級コース名物であるジェフリーの像では、逆走の2周めに彼があることをする。有名な裏技だ。

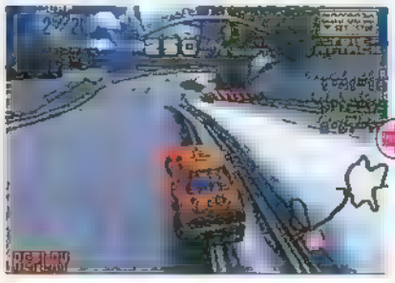
A コメット・カーブ

難易度 ★★★★★

いきなり逆走の難所！ ブレーキングが重要

スタート地点からスピンターンすると、いきなり順走時の最難関エリアだったプラネット・ハーバーの逆走となる。1周めは3速＋ブレーキングによるドリフトでクリアできるが、トップスピードで突入することになる2周めが問題だ。手前の下り左カーブを壁ターンで強引に走り、その後は190km/h前後のドリフトで曲がろう。

▲ここが問題の下り坂。減速しないと先のカーブで引っかかるぞ。



◀MT車の場合は、早めに2速＋ブレーキングしてドリフトに持ち込むこと。アウトにふくらみそうならさらにブレーキ。

B スペースシャトル〜ササ

難易度 ★★★★

ササの手前のS字をどうクリアするかがカギ

ここは明らかに順走よりも逆走のほうが難しい。順走時は1度ドリフトをササ地点で行えばあとは加速しながら走れたのに、逆走ではササ手前で減速、さらにササでもう一度減速しなければならないからだ。手前のS字はブレーキをポンと踏んで280km/hまで減速し、さらにササは240km/hくらいのドリフトで切り抜けよう。

▲ササ手前のS字はアクセルコントロールで車の向きを調整する。

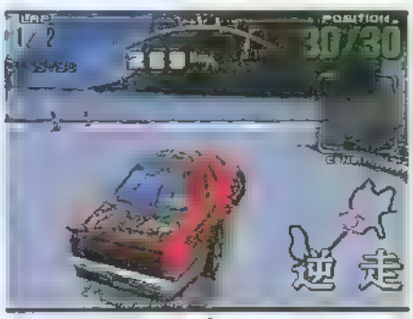
◀S字を抜けたら、もう一度ブレーキを踏んでドリフトに持ち込む。脱出速度は250km/h以上にしておきたいところだ。

C サザン・クロス・ロード

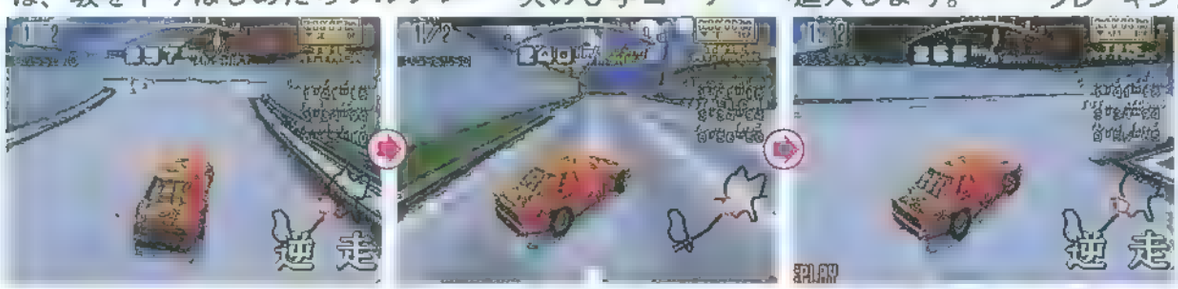
難易度 ★★★

イン側の壁にぶつかるような気持ちで突っ込め

ストレートのスターライト・ブリッジでトップスピードにのったあと、いきなり直角の右カーブが待ちかまえている。ここの走り方は、坂を下りはじめたらフルブレーキングしハンドルを右に切ってイン側の壁をかするようにドリフトすればいい。260km/hまで減速したあとは、アクセルを離したまま次のS字コーナーへ進入しよう。



▲ハンドルを切るタイミングは、ブレーキングよりも遅めに。



◀イン側の壁にぶつかるつもりでドリフトすると、きれいに走れる。MT車は3速に落とすといい。

D 月の涙の滴

難易度 ★★★

ムーン灯台を横目に見ながらドリフトを決めろ

逆走時は中級コースのプテラ発電所にあるコーナーに似た、下り坂の左カーブになっている。手前のS字を260km/h前後（MT車なら3速に入れるとラクに走れる）で抜けたのち、再び加速をはじめるとすぐここに来るはずだ。コーナーのやや手前ですかさずブレーキングし、200km/h前後のスピードでドリフトを決めてみよう。

▲連続したコーナーがひたすら続いていく。道を覚えろ！

◀MT車の場合は4－1－4ドリフト、もしくは3速＋ブレーキングでドリフトしよう。十分に減速すること。

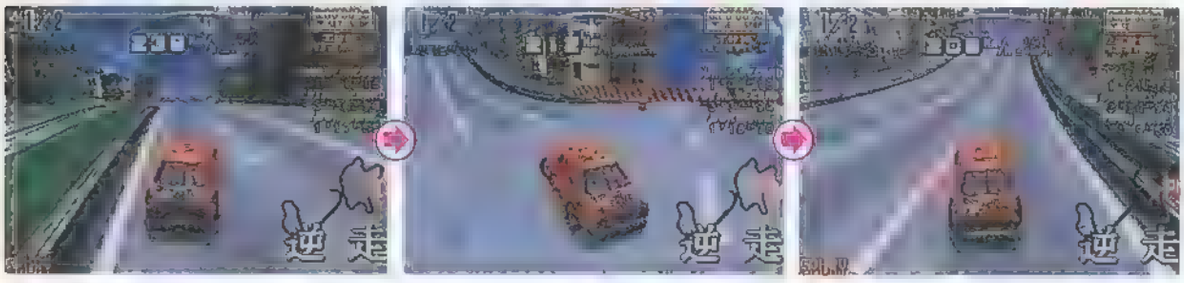
F コスモス通り

難易度 ★★★

分岐路をスムースに走るためには？

月の涙の滴と呼ばれるヘアピンカーブを抜け、右に曲がる上り坂を進むと家屋が立ち並ぶコスモス通りに入る。ただし、この通りに入るまでが意外とやっかい。上り坂なので見通しが悪いうえ、普通に加速するとオーバースピードになってしまうのだ。ここのコーナリングスピードは250km/h以下をめどにするといいだろう。

▲コースを覚えていないと、左の正規ルートに曲がるのは難しい。



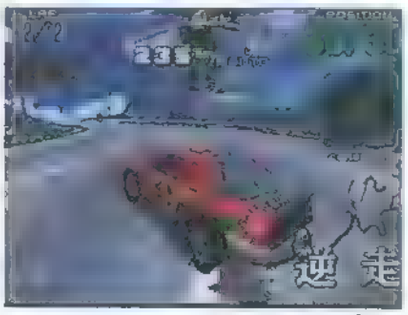
◀MT車なら、坂の手前で3速から4速へ早めにシフトアップしておくと立ち上がりが楽になる。これは慣れしかない。

F ジェフリーの像

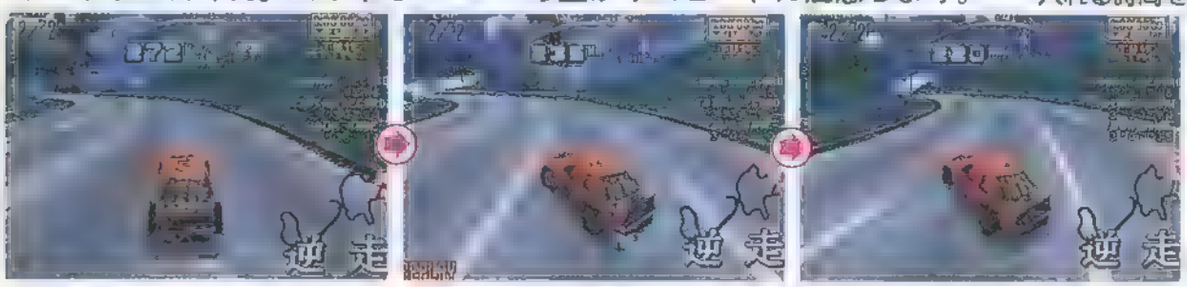
難易度 ★★★

早めのブレーキングでドリフトすべし

このコーナーは順走とほぼ同じ走り方でOK。コスモス通りを左に曲がったらアウト側に寄り、コーナー手前でブレーキングしてドリフトするだけだ。MT車もコーナーの先が下り坂になっているのでシフトチェンジの必要はないし、慣れれば4－1－4ドリフトもできる。ただし、ドリフトからの立ち上がりスピードに注意しよう。



▲4－1－4ドリフトは、1速に入れる時間を少し長くすること。



◀中央よりややイン側でドリフトさせ、そのまま走りきる。カウンターを当て、下り坂をすぐ加速できるようにしよう。

G シリウス摩天楼

難易度 ★★★★★

上級逆走のクライマックス！ どの道を通る？

ここが最大の難所。シケインのようになっている建物の内部を、いかに速く走りきれるかがポイントとなる。MT車なら建物に入ったあたりでアクセルを離し、2つめの建物に入る手前で3速、さらに最後の左カーブ手前で2速＋ブレーキングでイン側の道にドリフトで入る。あとはピットロードを通過してスタートラインへ向かえ。

▲AT車は、しっかりとブレーキングして曲がるといいだろう。

◀最初の建物の中を260km/h前後で曲がり、最終コーナーは200km/h前後でドリフトだ。左右の壁には絶対接触するな。

裏技編

DAYTONA HAGI

ここからのページは、『デイトナUSA』に隠されたさまざまな裏技をまとめて収録してみた。アーケード版にあったもの、サターン版で新たに追加されたものなど、『デイトナ』フリークなら目が離せないスクープがめじろ押しだぞ。

裏技1

前代未聞!? 馬を使ってレースに参戦だ!!

サターンモードは最初に4台（マニュアル、オートマ車を各2台ずつ）のプレイヤーカーが選べるようになっており、各レースで3位以内に入賞するたびに選択できる車が増えるようになっている（計10台まで増える）。これは難易度をイージーに設定してもできる裏技だが、じつはある条件を満たすと……車の代わりにお馬さんを運転できるようになるのである！

馬を出す方法は、難易度設定をノーマル以上にし、全コースで1位を取ること。この条件を満たすことができれば、サターンモードの車種選択画面に「DAYTONA UMA」＝デイトナ・ウマという表示が現れる。これを選べば、プレイヤーは馬を運転してアザーカーとレースすることができるのだ。さあ、キミも愛馬を爆走させてみよう!!

サターンモード（難易度ノーマル以上）で全コース1位を取る

車種画面に「DAYTONA UMA」出現!!

▲リズミカルな蹄の音を立てて、初級コースを疾走するデイトナ・ウマ。車（馬）幅が短いのも長所だ。

なんと!!　お馬さんを使ってプレイが可能！

UMA＝ウマ＝馬

デイトナUMAは、栗毛（茶色）のオートマ馬と芦毛（グレー）のマニュアル馬の2頭が用意されている。レース中の視点変更も可能だが、視点2（ドライバーズ・アイ）だけはない。

アドバタイズデモにもデイトナUMA（ウマ）が登場!!

サターンモードで一度デイトナUMAを選択すると、その後のアドバタイズデモに馬が登場する。これがカッコイイ!!

これがデイトナUMAならではの特異なのだ!!

デイトナUMAとはいえ、ミッションチェンジやドリフトの操作感覚は車のときとほぼ同じだ。ただしそこはお馬さん(?)、通常の車にはない特典もいくつかついている！　デイトナUMAの主な特徴は以下の3つだが、これ以外にも他車と接触すると大幅にスピードダウンしてしまうという欠点(生き物だからか!?)も持っている。要するにタイムアタックには不向きなヤツなのだ……。

芝の上でもスピードが落ちない!!

▲なんとコースアウトして芝生に入っても減速しない。これが最大の利点!?

クラッシュすると馬の鳴き声が聞ける！

▲派手なクラッシュをすると、直後にお馬さんが"ヒヒヒ〜ン！"と鳴くぞ。

お馬さんだからピットインできない!?

▲お馬さんは車と違って壊れない。だからピットには入れないってわけね。

デイトナUMAによるコース攻略を紹介する!

初級コース

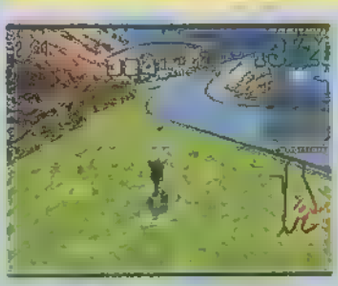
◀メインスタンド部分は、内側の芝生を全力で駆け抜けろ。

◀ルーレットカーブはドリフト、または減速しないとダメ。

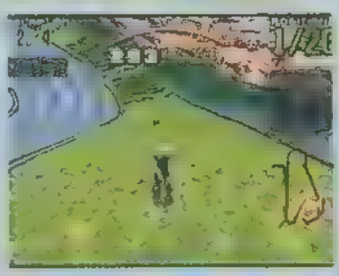
◀ヒリヤード・クラッシュもドリフト。壁ターンは遅い。

基本的な攻略は通常の車と同じだが、最初のゆるい第1カーブ（メインスタンド）は内側を走ること。ピットロードよりやや外を走るとキレイに走れる。

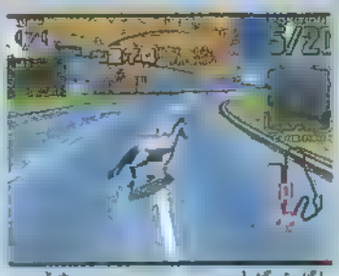
中級コース



◀ドリフトをかけるポイントは通常の車とほぼ同じでいい。



◀ステゴ坂もドリフトだ。4-1-4ドリフトも使えるぞ。



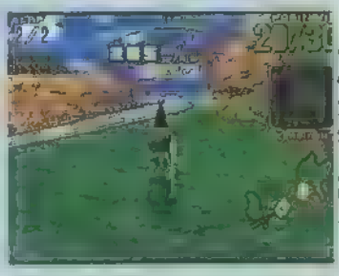
◀最終コーナーもドリフト。進入スピードは気持ち遅めに。

馬ならではの"芝生走り"ができるところが少ないため、通常の車よりもタイムは悪くなる。早めのブレーキングを心がけ、ドリフトを多用してみよう。

上級コース

◀1週めからイン側のピットロードに入れる。タイム短縮！

◀ここがS字カットできるポイント。まっすぐ進め。



◀そのまま丘を走りきる。スピードもほとんど落ちないぞ。

クエーサー・ベンドのあたりでS字コーナーの左側にある丘を走る大ショートカットが可能。ただコース距離が長いので、やはり最終タイムは車より遅い。

裏技2 使用できる車を一発で増やすお得なコマンド!

58ページにも書いてあるとおり、このゲームはサターンモードで3位以内に入賞すると（難易度ノーマル以上）、使用できる車が増えるという裏技がある。ただ、初心者プレイヤーのなかには「3位以内に入賞できな〜い」なんて人もいるはず。そこで、右に載せたコマンドの出番だ。このコマンドを入力すると使える車がイッキに6台増えてしまう!!　こいつはお得だね。

ゲームタイトル画面中
↘+L+R+C+Y+スタート

▲このコマンドは、サターン版『バーチャファイター』にもあったのでは!?

サターンモードで選べるプレイヤーカーが6台増える!

▲バックアップを消してしまったときなどに有効。ただし馬は使えません。

裏技3 このコマンドさえあればUMAもすぐ使えるぞ

上に載せたコマンドでは、残念ながらデイトナUMAを使うことはできない。そこで次に紹介するのが、一発でデイトナUMAを使えるようにするというコマンドだ。しかも上の覇技で紹介した車種増やしコマンドを使わなくても誰でも『デイトナUSA』で使えるほとんどの車を運転できるようになるのである。これで選べる車は計12車種（2頭の馬を含む）になるぞ。

ゲームタイトル画面中
↖+A+B+X+Z+スタート

▲このコマンドさえ入力すれば、車のほうも増える。便利なコマンドだね。

サターンモードでいきなりデイトナUMAが使えます

▲なんと！　全コース1位を取っていないのに馬が選べちゃう。ウレシイ!!

裏技4 君はデイトナUMA2をプレイすることができるか

サターンモードで全コース1位（難易度ノーマル以上）を取ると使えるようになるデイトナ・ウマ。今回は、さらにその上をいく〝デイトナUMA2＝デイトナ・ウマ2〟の出し方を紹介しよう。やり方は、サターンモードでプレイヤーカーをデイトナ・ウマにして、エンデュランスモードで1位を取る（難易度やコースは関係ない）だけ。ウマ2が加わり、計14車種から選べる!!

エンデュランスモードの1位を馬で取る!

▲どのコースでもいいから、エンデュランスモードで1位を取ってみよう。

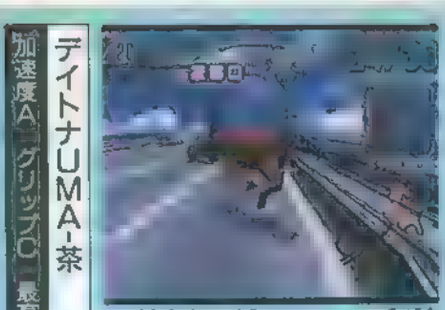
カーセレクト画面にデイトナUMA2出現!

▲親子連れでサーキットを爆走するウマ2。仔馬は走るのがやや遅い!?

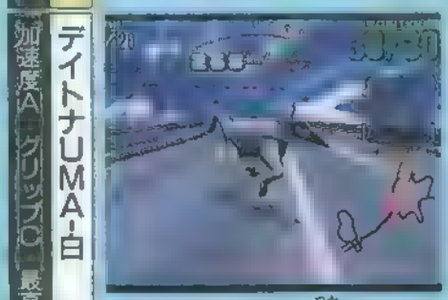
4頭のデイトナUMAの秘性能データを特別に公開!!

『デイトナUSA』に隠された4頭のデイトナ・ウマ、ここでは隠されていた各馬の能力データを公開してみよう。データを見ればわかるように、ウマたちの性能は平均以下。速く走るには、かなりのウデが必要だ。

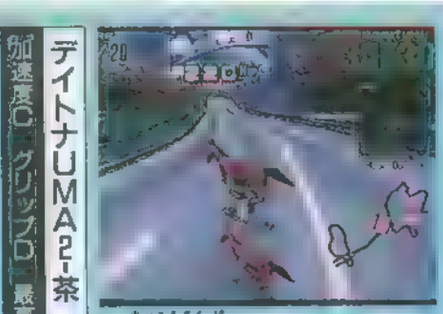
▲ウマ2の仔馬が他車に当たっても、親ウマは減速しない。乱戦時に有効。



▲操作性は悪くないが、最高速度が遅いのでタイムアタックには不向き。馬でノンビリ走ってみたい人にオススメ。



▲シフトダウンを使ったドリフトを使えば、そこそこ速く走ることができるウマ。操作感覚もデフォルト車に近い。



▲最高速度はまずまずだが、加速度、グリップともに最低値なのがウマ2。カーブ手前は速度をよく落とすこと。

▲シフトチェンジによるドリフトで走るタイプだが、グリップが悪いのでカウンターを当てにくい。プロ向けの馬!?

裏技5 ロケットスタートで一気にタイムを短縮!!

車をロケットスタートさせるという、アーケード版でもよく知られている実用的な裏技を紹介。やり方は、スタート直前にブレーキを踏みっぱなしにしてエンジン回転数を6500rpm前後にあわせておき、シグナルが青になったと同時にブレーキを離してアクセル全開。タイミングがあえばホイールスピンせずに車がロケットスタートするぞ。中〜上級コースで有効な技だ。

ブレーキを踏んでエンジン回転数を6500にする

▲アクセルを小刻みに踏み、タコメーターの針を黄色のゲージにあわせる。

スタートしたらブレーキオフタイミングが合えばロケット成功

▲回転数がバッチリなら、いきなり車が加速していく。大幅なタイム短縮!!

通常のスタートとロケットスタートはこんなに差が出る!!

通常スタートとロケットスタートを比べると、スタートラインを越えた直後でも30km/h、タイムも1秒近く差が出る。タイム短縮にかかせないテクニックだぞ。

通常スタート

◀ホイールスピンがあるため、1秒タイムロス。

ロケットスタート

◀ロケットが成功するとこんなに早く加速するー

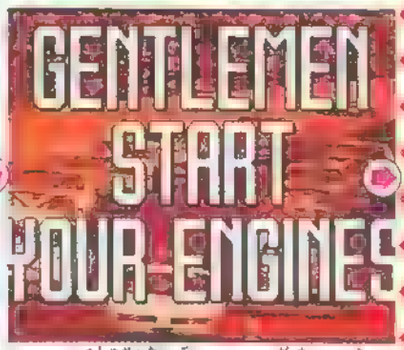
裏技6 自分の好きなBGMを選んでプレイ!!

これもアーケード版の裏技のひとつ。このゲームは普通にプレイするとコースごとに決まったBGMが流れるが、これを好きなBGMに変えてしまえるのだ。やり方はタイプBのキー設定で車種を選択後、スタートするまでの間にVR（視点）ボタンを押しっぱなしにするだけ。4つのVRボタンそれぞれに違ったBGMが対応しているぞ。

キー設定をタイプBにして

▲まずオプション画面で、VR（VIEW=視点）ボタンがそれぞれ決められているタイプBのキー設定にする。

好きなVRボタンを押せ

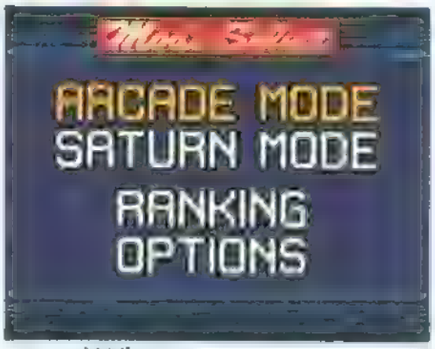


▲車種選択後、この画面が出るまでA、X、Y、Zのボタンどれかを押しっぱなし。

裏技7 コレがウワサの"カラオケモード"!!

「デイトナUSA」といえばあの「デ〜イト〜ナ〜」で始まる歌詞付きのBGMを思い出す人も多いはず。このBGMに、ついにカラオケモードが発見された。やり方は、周回数ノーマル設定のアーケードモードで、コース選択時に方向キーの上を入れつつCボタンで決定するだけ。歌詞テロップ付きのカラオケBGMがゲーム中に流れるようになる。

アーケードモードにして



▲この裏技は、アーケードモードで周回数がノーマル設定のときに使える。設定をオプション画面で確認しよう。

コースセレクト画面時に↑+C

▲この画面で方向キーを上に入れながら、Cボタンを押す。BGM選択の裏技と組み合わせて使うことはできない。

『デイトナUSA』で使われているBGMを解説

BGM No.1 (A)
The King Of Speed
（初級コース）
リズム重視のBGM。ちなみにこのコースは歌詞がないので、カラオケモードで聴けない。

BGM No.2 (X)
Let's Go Away
（中級コース）
「デ〜イト〜ナ〜」のフレーズが流れる、もっとも知られるBGM。歌いがいもある!?

BGM No.3 (Y)
Sky High
（上級コース）
セガお得意の、フュージョン系BGM。上級コースの青い空とぴったりあうBGMだ。

BGM No.4 (Z)
Pounding Pavement
（隠しBGM）
通常は聴くことができない隠しBGM。初級のカラオケモードはこのアレンジ曲になる。

裏技 8

ネームエントリーで懐かしのBGMを聴いてしまおう

▲表に載っている英文字は、いずれもゲーム名の略称や開発者のもの。これ以外にも、S●Xと入力すると……!?

各コースを完走して20位以内の成績を記録すると、ネームエントリー画面になるはず。ここでは3つの英文字を登録できるのだが、じつは下の表に載せた英文字を入力すると、往年のセガゲームミュージックがサターンの内蔵音源で流れるのだ。これはもともとアーケード版にあった裏技のひとつなんだけど、サターン版ではさらに倍以上の隠しBGMが追加されている。

●アーケード版からあった隠しネームエントリー

ネーム	ゲーム名(曲名)	ネーム	ゲーム名(曲名)
H.O	ハングオン	A.B	アフターバーナー
O.R	アウトラン	V.R	バーチャレーシング
P.D	パワードリフト	SHO	スーパーハングオン
V.F	バーチャファイター	G.F	ギャラクシーフォース
SMG	スーパーモナコGP	S.C	スタジアムクロス
R.M	ラッドモビール	S.F	ストライクファイター
EXN	エキゾーストノート	TOR	ターボアウトラン
ORS	アウトランナーズ	GPR	GPライダー
SDI	SDI	E.R	エンデューロレーサー
VMO	ヴァーミリオン	QTT	カルテット
S.H	スペースハリアー	T.B	サンダーブレード

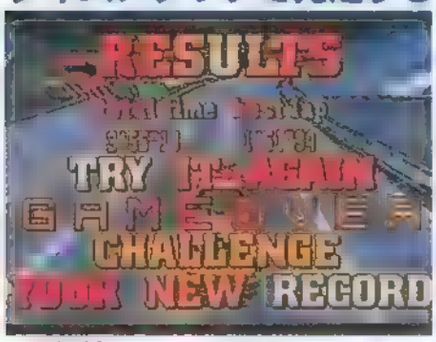
●セガサターン版で追加されたオリジナル隠しネームエントリー

BNB	ボナンザブラザース(摩天楼のテーマ)	IGA	コラムス2(Select)
DST	ダンクショット(Beat Away)	ISO	パワードリフト(Poker Face)
GDA	ゴールデンアックス(Wildereess)	JIM	エイリアンシンドローム(Title)
TET	テトリス(Tetrimix)	K.T	ハングオン(Adv)
VFT	バーチャファイター2(Lion Stage)	KAG	アフターバーナー(Maximum Power)
KOS	デイトナUSA(king Of Speed)	KAO	ダンクショット(Toast!)
LGA	デイトナUSA(Let's Go Away)	KAZ	スクランブルスピリッツ(BGM1)
SKH	デイトナUSA(Sky High)	KEN	ラインオブファイア(Title Demo)
P.P	デイトナUSA(Pounding Pavement)	KOU	アレックスキッド(Title)
A.Y	バーチャファイター(Akira Stage)	M.M	スーパーハングオン(Outside A Crisis)
J.B	バーチャファイター(Jacky Stage)	MAS	エンデューロレーサー(BGM2)
S.B	バーチャファイター(Sarah Stage)	MIT	R360(Earth Frame G)
PAI	バーチャファイター(Pai Stage)	MMM	SDI(Blue Moon)
K.M	バーチャファイター(Kage Stage)	NAG	G-ROC(Opening)
W.H	バーチャファイター(Wolf Stage)	NAK	サンダーブレード(Type2)
J.M	バーチャファイター(Jeffry Stage)	OKA	レンタヒーロー(戦え!レンタヒーロー)
LAU	バーチャファイター(Lau Stage)	OSI	ターボアウトラン(Vivacious)
.KK	オリジナルソング(Theme of Kouhi)	SAO	エイリアンストーム(Break Out)
AKI	バーチャコップ(Advertise)	TAK	スーパーサンダーブレード(Type 3)
ANI	獣王記(Rise From Your Grave)	TRS	R360(Earth Frame G)
AO.	スーパーモナコGP(Name Entry)	UME	マイケルジャクソンズムーンウォーカー
ASA	ストライクファイター(Funky Bomb)	YAM	ブロクシード(Choice)
DEK	バーチャコップ(Advertise)	YAN	コラムス(Filthy)
H.S	ダイナマイトダックス(A.HI.RU)	YOJ	ボナンザブラザース(BGM A)
HSB	ギャラクシーフォース(Defeat)	YUI	フラッシュポイント(Good! Let's Go!)

裏技9 自分の走りを再現する"リプレイモード"

サターン版『デイトナＵＳＡ』には、アーケード版になかった上空からの視点があった！　ただし通常のプレイでは、この視点で見ることはできない。やり方は、サターンモードで周回数をノーマル設定にし、タイムアタックで完走するだけ。この設定だと、ゲームオーバー後にリプレイモードで自分の走りをチェックできるのである！　このモードのみ、幻の視点５が用意されているぞ。

タイムアタックで完走する



▲周回数をノーマル設定にして、とにかく完走する。順位はビリでもいい。

リプレイの選択項目が出現

▲完走してゲームオーバーの表示後、「リプレイ」を見るかきいてくるぞ。

リプレイモードを観戦

▲タイプB以外のキー設定なら、真上から見た視点に変更することが可能。

裏技10 3位以内に入賞でエンディングだ!!

各コース３位以内でゴールすると、感動のエンディング画面を見られるのは知っているよね。ここで紹介するのは、このエンディング画面中にスタッフロールを見てしまうという裏技だ。やり方は簡単、エンディングが始まったらスタートボタンを押すだけ。連打していると出やすいぞ。一度出れば連打しなくてもいい。

とにかく3位以内に入れ!

▲敵車のレベル（ENEMY LEVEL）をイージー設定にするとラク。

待望のエンディング画面

▲スタートボタン連打でスタッフロールが表示される。ちょっとウレシイ。

裏技11 逆走しているとサターンに怒られちゃう!?

このゲームは、逆走でもきちんとチェックポイントを制限時間内に通過すると完走できるようになっている。逆走中は画面に"逆走"と表示され、「Ｕターンしなさい、道が間違っています」という英語のメッセージが流れつづけるのだが……。

それでも無視して逆走し続けると、いきなり「逆走だぁ～!!」と日本語で怒られるのだ。

まずは逆走してみましょう

▲クルッと一回転。逆走は他車がいないタイムアタックモードで行おう。

「逆走だぁ～！」の声が!?

▲忘れたころに「逆走だぁ～!!」の声が。結構ビックリする裏技のひとつ。

裏技 12

全3コースに隠された秘密を公開!!

最後に紹介するのは、各コースに仕掛けられた裏技を紹介してみよう。ここに紹介する裏技のほとんどはアーケード版にもあったものなので、『デイトナ』フリークなら知っている人も多いんじゃない？

●〈初級コース〉777・スピードウェイ ~Million Slot Arch~ (ミリオンスロット・アーチ)

●ミリオンスロットでタイムアップ!!

初級コースの裏ストレートにあるミリオンスロット・アーチは、いつもスロットがクルクルとまわっている。このスロットが見える位置でXボタンを押すと、まわっている3つのドラムを左から順に止めることができてしまうのだ。さらに1ゲーム中に1回のみ、スロットの目を777やBARにそろえることができるとタイムアップ!!　アーケードモードでのみ有効だ。

777=タイム7秒アップ

▲右側のドラムになるほど速く回転しているので、毎回狙ってみることだ。

BAR=タイム5秒アップ

▲スロットの目をうまくそろえることに成功すると、チャイムが鳴るぞ。

●〈中級コース〉ダイナソア・キャニオン ~The Fossil of Dragon~ (龍の大化石)

●逆走でレースを棄権してしまう!?

中級コースに隠された道を発見!!　中級コースを逆走するとピットロード手前に小高い脇道がある(左写真参照)。この道をどんどん進むと……「You Just Lost Your Sponsers!(お前はスポンサーから見放された)」と書かれた看板がある行き止まりにたどりつくはず。つまりキミはレースをやる意志がない、って見なされちゃうわけ。うーむ、複雑な気分……。

ピットロード手前から

▲新たな道をどんどんつき進むホーネット。どこにたどり着くんでしょう?

スポンサーどころか

▲ガーン!!　なんと行き止まり。アーケードモードなら完走はあきらめろ。

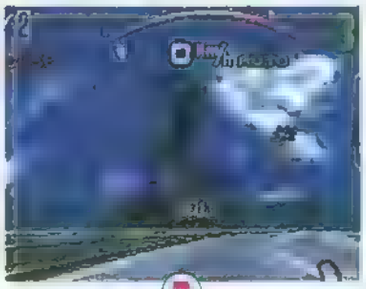
●〈上級コース〉
シーサイドストリートギャラクシー
～Pegasus Pasture～
（ペガサス牧場）
～The Statue of Jeffry～
（ジェフリーの像）

●ジェフリーの像をクルクルまわせ

上級コースのジェフリーの像が見える位置で車を完全に停車させ、Xボタンを連打してみよう。すると、ジェフリーがクルクル回転しはじめるぞ。アーケードモードならコマ送り、サターンモードはなめらかに動くのだ。スゴイ！

ココでXボタンを連打！

▲車を完全に停車させるというのがコツだ。視点1が最も見やすいぞ。



◀Xボタン連打開始。ジェフリーが左へゆっくり回転しはじめた。

◀真横に1回転したのち、今度は縦にクルンと回転しはじめる。

◀いつもより多くまわしております（古い）。お茶目なポーズだな。

●アララ!?　ジェフリーの像が逆立ちしているぞ

これはアーケード版にもあった裏技。上級コースを逆走すると、2周め以降ジェフリーの像が逆立ちしているのだ!!　2周めのこのポイントまでたどりつくにはかなりの実力が必要なので、タイムアタックやサターンモードで試してみよう。順走では立派なポーズだったのに、逆立ちだとなんともおマヌケだ。

▲逆走の1周めは、順走のときと同じく普通のポーズをとっているのだ。

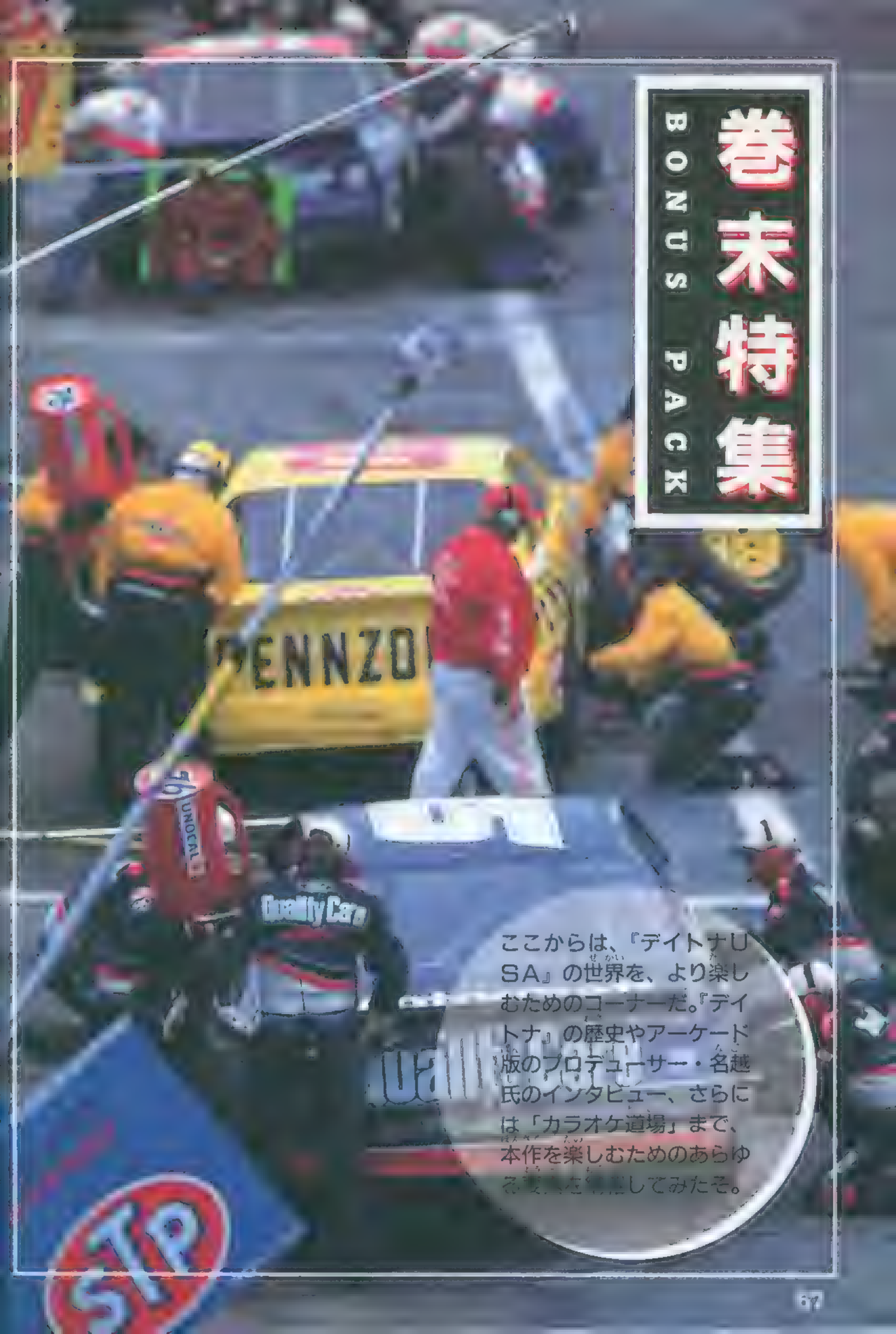
▲2周めになると……あっ、ジェフリーが逆立ちしている！　これは驚き！

●ペガサス牧場のお馬さんを追っかけろ!!

上級コースの中盤にあるペガサス牧場には、栗毛の馬たちが放牧されている。そこで、この馬たちに向かって突進してみると……すごい勢いでプレイヤーの車から逃げはじめるぞ。ちなみにお馬さんたちをさらに追いかけると（かわいそう……）、馬はコース外へ飛び出して消えてしまう。どこへ消えたのか!?

▲お馬さんを発見！　逃げ出す馬をさらに追いかけると、どうなると思う?

▲馬はコースの外へ飛び出してしまう。しばらくすると帰ってくるが……。



巻末特集

BONUS PACK

ここからは、『デイトナUSA』の世界を、より楽しむためのコーナーだ。『デイトナ』の歴史やアーケード版のプロデューサー・名越氏のインタビュー、さらには「カラオケ道場」まで、本作を楽しむためのあらゆる要素を網羅してみたぞ。

HISTORY of DAYTONA USA

業務用からサターンへ、その「歴史」

ご承知のとおり、『デイトナＵＳＡ』はもともとは業務用のゲームである。サターン版はその業務用からの移植となっているのだ。しかし一言で業務用とはいっても、実際にゲームセンターに登場したものには何種類かのバージョンがある。ここでは『デイトナＵＳＡ』が僕たちの前に姿を現してから、サターン版が登場するまでの歴史を振り返ってみよう。

AOUバージョン

『デイトナＵＳＡ』がはじめて姿を現したときのタイプ。ゲームセンターに登場する前に、業務用ゲームの展示会に出展された幻の開発途中バージョンである。

◀これが幻の開発途中バージョン。未完成とはいえ、この頃からハイクオリティな映像を実現していた。

はじめて世に登場したのが、この大型筐体タイプ。シフトレバーを採用し、リアルな操作感覚を実現。ほぼ同時期にナムコ社の『リッジレーサー』シリーズがあり、当時は比較されがちであった。'94年４月登場。

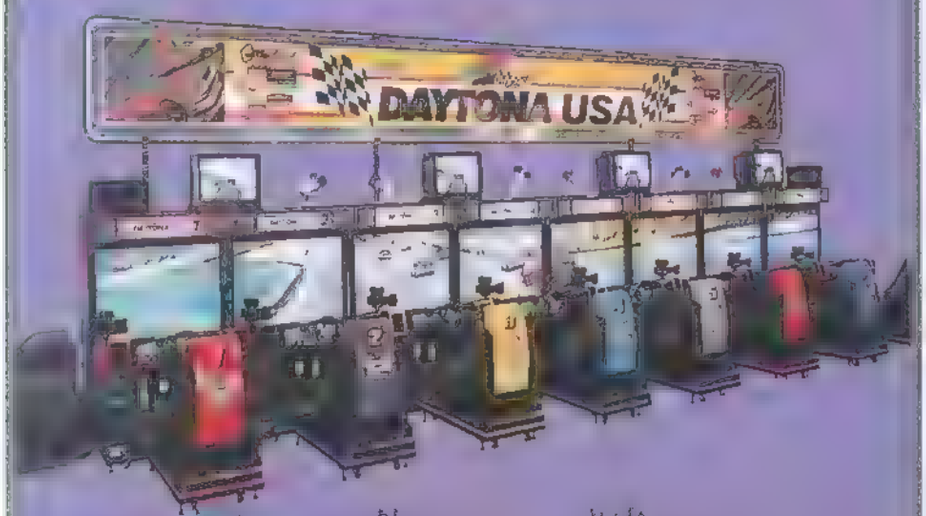
▶もっとも一般的なタイプ。筐体の大きさゆえに人目を引きやすく、登場時は黒山の人だかりだった。

DAYTONA USA ツインキャビネット

左の大型筐体タイプに続いて発売されたタイプ。その名のとおり、ひとつの筐体で2人同時にプレイできるようになっている。また、はじめてプレイヤー同士による対戦プレイが可能となったのも、このバージョンから。対戦用のゲームバランスがとられている。'94年6月登場。

▲自分の操る車の区別がつきやすいように、自車のカラーリングはプレイヤーにより異なる。

DAYTONA USA スペシャル



もっとも筐体サイズの大きいタイプ。一般のアミューズメントセンターには出荷されていないため、実際にプレイしたことのある人は少ないはず。8人同時プレイによる対戦が楽しめる、スペシャルの名に恥じぬ内容だ。'94年AMショー初出展。

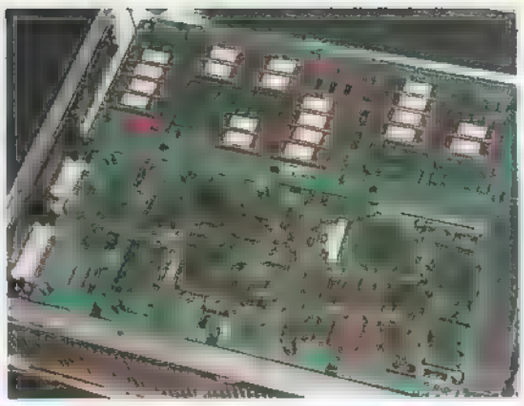
セガサターン版 DAYTONA USA

家庭用ゲーム機であるセガサターン用として開発されたもの。業務用の持つ独特のプレイ感覚を忠実に移植、さらにカラオケモードなどの「オマケ」を付加。レーシングコントローラー対応。'95年4月1日発売。

▲この本の核ともなっているのが、セガサターン版。オマケについてはP.57～P.66を見てね。

「モデル2」のハイスペックがデイトナを生んだ

セガが独自に生み出した業務用ゲーム基板、それが「モデル2」だ。『バーチャファイター』などに使用されていた「モデル1」を踏襲し、さらにハイクオリティな表現が可能となっている。多角形によって物体を表現する3次元表示機能を強化、多角形のそれぞれの面に1枚ずつ絵を貼りつけるテクスチャーマッピングなどの技術の導入により「モデル1」以上にリアルな映像が実現できるようになったのだ。このページで紹介している業務用ゲームは、すべて「モデル2」を使用したものだ。



◀これが「モデル2」の外観。その高性能ぶりは、すでに登場している数々のゲームを見ればわかるはず。

セガラリー・チャンピオンシップ

▶ラリー独特の操作感覚が気持ちいい。

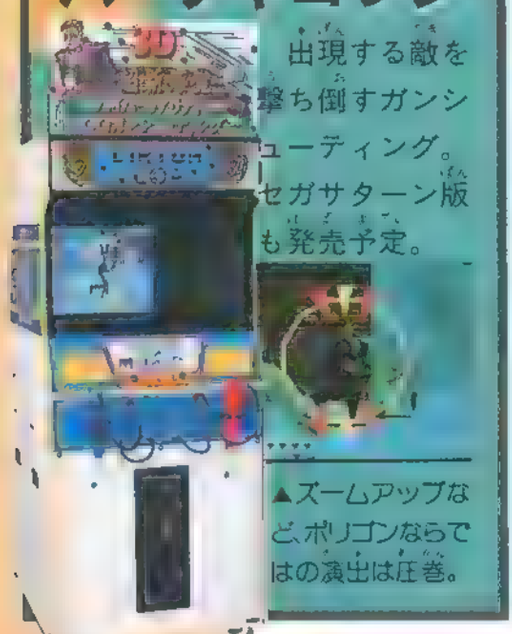
ラリーカーを題材にした『デイトナUSA』に続く最新レースゲーム。映像の美しさは「モデル2」ならではのもの。

デザートタンク

▶戦車を操り、敵陣を突破するのだ！

タンクバトルを再現したアクションゲーム。大型筐体を採用し、圧倒的なリアル感が話題を呼んだ作品だ。

バーチャコップ



出現する敵を撃ち倒すガンシューティング。セガサターン版も発売予定。

▲ズームアップなど、ポリゴンならではの演出は圧巻。

バーチャストライカー

ポリゴンによる3次元映像を採用したサッカーゲーム。AM2研の最新作だ。

▲「バーチャ」シリーズ最新作。究極のサッカーゲーム。

バーチャファイター2

もはや説明の必要がないほど有名な対戦格闘ゲーム。この作品もセガサターンへの移植予定あり。

▲10人の格闘家たちが、この技を競い合う。続編も開発中。

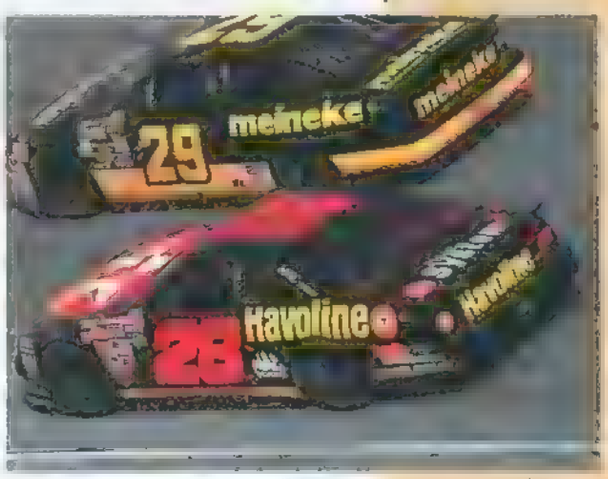
これが原点「デイトナ500」レース

毎年２月から11月にかけてアメリカでおこなわれるNASCARウィンストンカップシリーズ。これはアメリカ国内を転戦し、ほぼ毎週のように開催される大がかりなモーターレースのシリーズ名だ。このレースで使われる車はストックカーと呼ばれ、外見こそ市販車の面影を残してはいるものの、その中身はパイプで作られたフレームワークにボディをかぶせただけというシロモノだ。市販車からは考えられない巨大なパワーを持ったマシン何十台もが、オーバルコースと呼ばれる楕円形のサーキットで順位を競うのだ。

このレースを主催するNASCARなる団体は、このほかにも国内選手権のブッシュグランドナショナルと呼ばれるシリーズも開催している。そしてそれらストックカーレースの最高峰に位置するのがウィンストンカップシリーズなのだ。

そして『デイトナＵＳＡ』の原点となったデイトナ500レースとは、ウィンストンカップシリーズの１戦として開催されるもの。毎年２月に開幕となるこのシリーズの初戦をかざるのがデイトナ500というわけ。'95年シリーズでは２月19日と７月１日がデイトナでのレースとなっている。デイトナの名称はサーキットのある地名からきている。ウィンストンカップシリーズではコースごとにレース名がつけられていて、このほかにも同じように地名が由来となっているフェニックス、さらにはスポンサー名を冠したペプシ400といったものまでいろいろだ。

NASCARはストックカーを使ったレース以外にも、ピックアップトラックをストックカー同様にフル改造したスーパートラックスというシリーズも主催している。こちらは２週間に１回程度の間隔で各地を転戦する。



▲オーバルコースを舞台にストックカーの熱いレースが展開される！　アメリカ文化の集大成だ。

臨場感を盛りあげるリアルなステッカー

ゲーム中に登場する車につけられたステッカーや、[illegible]かな？[illegible]ここで紹介しよう。こういったプレイ中にはあまり気にすることのない細かな味つけが、デイトナの映像をさらにリアルなものにしているのだ

▼こちらはゲーム中に登場するストックカーにつけられているもの。こだわりを持って描かれている。

▶ゲーム中に出現する看板の[illegible]

アーケード版プロデューサーに訊く

デイトナUSA 誕生秘話

『デイトナＵＳＡ』は、どのような背景のもとに生み出されたのか。アーケード版のプロデューサーであり、セガサターン版にも関わった生みの親、名越稔洋さんにお話を伺ってみたぞ。

――ストックカー・レースの魅力とは、どういったところなのでしょうか？

名越氏（以下、名越）私は日本人なわけですよね。で、「デイトナ500」はアメリカのレースですから、アメリカ人から見た魅力とは違うと思うんですけど、ものすごい迫力をもったアメリカ文化に触れたというショックを受けたんですよ。言いかたが悪いかもしれませんけれど、行儀などもあまり良くはないですし、作法とかも感じられない、安全にも見えないレースですが、それらすべてがダイレクトに迫力として私に伝わってきたんです。感動しました。

――そういったものをゲーム化するにあたって、どういったところに気を配りましたか？

名越　ゲームにするにはルールを作ってやらなくてはならない。実物のようにむき出しの魅力のままでは、ゲームにはならないんです。この実物とゲームとのぎりぎりの境目、そのバランスに気を配りましたね。

――同時期にちょうどアミューズメントセンターでは『リッジレーサー』（ナムコ社の業務用レースゲーム）が稼働していたわけですが。

名越　意識しなかったといえばウソですね。ショーなどに出展されたのも『リッジ～』のほうが先でしたし……。ただ、あまりプレイはしなかったんですよ。たしかに何千回でもプレイしたかったんですが、実際「なるほど、こんな感じのゲームなんだな」というおもしろさを理解する程度でした。ほかのスタッフはものすごくやり込んでいましたし、それは当然のことなんですけども、私自身は逆にあまりプレイしないほうがいいと思ったんです。

――既存のレースゲームでは敵車（アザーカー）は、衝突を最大限にさけなくてはならない存在でした。『デイトナ』では、（たしかに衝突はさけなければならない要素ですが）それとは逆に敵車との接触を楽しめてしまう部分もあるのですが……。

名越　半分、偶然の産物みたいなところがあるんですよね。実際のレースではゲームのような押し合いはありません。最初のうちは実物に近いものを作るわけです。敵車の密度を高くして、車同士がこすりあったり、ぶつかったりという要素は、どちらかといえば既存のものと同じものでした。で、当然、遊んでみるとおもしろくない、と。ここで選択が２つでてくるわけです。車同士の距離をはなして密度の薄いものにするか、それとも別の解決策を見つけるかです。もちろん密度を薄くすると、これまでのレースゲームと同じようなものになってしまう。そこで『デイトナ』では後者を選択した

名越　稔洋
TOSHIHIRO NAGOSHI

株式会社セガ・エンタープライゼス第二AM研究開発部副部長。東京造形大学卒業後、'89年に入社。鈴木裕氏の下で『G-LOC』『R360』『バーチャレーシング』などの業務用ゲームにデザイナーとして参加。『デイトナUSA』がプロデューサーとしての処女作。

わけです。もう少し車同士の「こすりあい」を極めてやろうと。もともとこのアイディアは、敵車の対処方法として生まれてきたのではなくて、最初は壁に触れたときの減速率を少し落としてやろうというところからはじまりました。オーバルコースが舞台となるから、コースの周りには壁がある。そこでちょっと壁に触れたくらいでは、あまり減速しないようにし、がりがりと削ってしまうと大きく減速する、壁への入射角によっても減りかたが変わるというシステムにしてみたんです。すると実際にプレイしたときの感覚も大きく変わってくる。そこであるとき気づいたんです。なんでこういったシステムが壁でできて、アザーカーへの接触に対してできないのか？　そこでスタッフにその話をしてみたんですが、技術的にはものすごく難しい。でも実現できれば、これまでとは違ったゲームになるはず。そこで試行錯誤がはじまりました。

――最初からうまくまとまったものができたのですか？

名越　やっぱりうまくいかないんですよね。最初は敵車に追突されると、単純に敵車のスピードをプラスしたりしていた。完成版――アーケード版でもコンシューマ版でもそうなのですが、敵車にうまく引っかけられると少しだけスピードがもらえるようになっています。こういった試行錯誤のおかげで、従来のゲームとは「衝突の価値観」がまったく異なるものになったとは思っています。これは次回作以降でも、もっと突っ込んだものにしていきたいですね。

▲『バーチャレーシング』も名越氏が手がけたレースゲームのひとつなのだ。

――アザーカーの思考ルーチンなどはどうなっているのですか？

名越　あれは実際にスタッフの走りをサンプリングしたものが原型になっています。車一台一台に対して、それぞれしっかりとした性格づけがなされているんです。敵車の動きをよく見ていただければわかりますよ。

――とくに初級などがそうなのですが、オーバルコースであって、しかも1周がものすごく短いですよね。そういったコースを作るときに、何周してもプレイヤーを飽きさせないよう配慮した部分やコース作成時の秘話を聞かせてください。

名越　初級は世界でいちばん短い、レースゲームのコースというノリで作りました。もともと完走できないとおもしろくないんじゃないかと思いまして、それなら誰にでも走ってもらえるものにしようと。上級はその逆ですよね。世界で最も長いコースにしてみよう、と(笑)。あと各コースには、それぞれ目印になるようなものを入れたかった。たとえば初級なら「スロットマシンのコース」といった具合に、一目でそのコースがどこかがわかるようにしたかったんです。初級を作成していた当時は、もっといろいろなギャンブルマシンがあって本当に「カジノコース」みたいだったんです。

――上級のジェフリー像は？

名越　あれはＡＭ２研内にジェフリーという外国人がいまして、『デイトナ』の制作を手伝ってくれたんですね。そこでせっかくだから、お礼として何かを入れてやろうと。最初は顔を取り込んで看板のようにしようかと話していたんですが、それが銅像となり、最後はじゃあどうせなら『バーチャファイター』のジェフリーにしちゃえって(笑)。

――サターンユーザーに一言、お願いします。

名越　どうせゲームをプレイするなら、つねに不満を持ってプレイしてほしい。そしてその不満を私たちに教えてほしいですよね。そういった意見が実際に次回作以降で解消できるような作品作りを、つねに私たちはめざしているんですから。

でいとなカラオケ道場

ときにはハードに、ときにはさわやかに！ 正しい『デイトナ』の歌いかたを伝授!!

ゲーム中に流れる軽快なBGM。そのBGMに歌詞がついているのは、熱烈な『デイトナUSA』ファンならご存じのとおり。もちろん、この本をここまで読み進めてきた人なら、ゲームをプレイしながらＢＧＭに合わせて歌うことぐらい朝飯前だろう。

だが、ただ単に歌うだけではあまりに芸がないというもの。どうせならば人よりもカッコよく、そしてより多くの人数の前で歌えるようになりたいもの。これこそがカラオケの神髄。

ここでは『デイトナUSA』で奏でられる数々のBGMを手がけ、さらにそれらの楽曲で熱いボーカルを聴かせてくれた光吉先生自らが、カッコよく歌うためのポイントを徹底解説！ 次世代カラオケシステムである「プロローグ21」を使い、友だちに差をつけるためのテクニックを伝授してくれたのだ。しかも友だち同士で盛り上がるためには欠かせない「合いの手」も、本邦初公開。さあ『デイトナ』のカラオケモードをいますぐスタートさせよう！

歌詞の見かた

oh yeah 〔yeah〕

1プレイヤー　2プレイヤー

1プレイヤーがメインボーカル。括弧でくくられた部分は、「合いの手」用の歌詞。

光吉 猛修

▲AM2研サウンド開発部所属。『デイトナUSA』をはじめセガのゲームミュージックを数多く手がける。

The King of Speed

先生からのア・ド・バ・イ・ス

第一声が肝心。これがカッコよくきまるかに、すべてがかかっているぞ。コーラスの部分は自分なりにアレンジしてしまってもいいだろう。棒読みではなく、独自の味つけをしてくれ。

Rolling start
Rolling start
Ah～

Repeat

ローリングスタート
うろおりんぐすたー

この曲のもっとも重要なポイントがここ。最初の「ろ」を巻き舌で発音するように心がけ、カッコよく歌おう。

Let's Go Away

Tu tu lu tu tu tu tu tu tu lu~

Daytona

Daytona.Let's go away (Let's go away!)
Daytona (U.S.A.go!!)
Daytona.Let's go away (Let's go away!)
Daytona (U.S.A.go!!)

Way he-y (oh!) Way he-y (oh!) Way he-y Wa-y (oh!)

Daytona.Let's go away (Let's go away!)
Daytona (U.S.A.go!!)
Daytona.Let's go away (Let's go away!)
Daytona (U.S.A.go!!)

Way he-y (oh!) Way he-y (oh!) Way he-y Wa-y (oh!)

Daytona

Tu tu tu tu lu tu tu~tu tu tu tu lu tu tu~ tu tu tu tu lu tu tu~tu tu lu tu~n
Tu lu tu lu tu lu tu lu tu lu tun tu lu tu tu tun tu lu tu tu tu lu tu
Tu lu tu lu tu lu tu lu tu lu tun tu~tu tu tu tu tun

Tu tu lu tu tu tu tu lu tu~ tu tu lu tu tu tu lu tun
Tu tu lu tu tu tu tu lu tu lu~n

Tu tu lu tu tu tu tu lu tu~ tu tu lu tu tu tu lu tun
Tu tu lu tu tu tu tu lu tu lu~n

Daytona.Let's go away (Let's go away!)
Daytona (U.S.A.go!!)
Daytona.Let's go away (Let's go away!)
Daytona (U.S.A.go!!)

Way he-y (oh!) Way he-y (oh!) Way he-y Wa-y (oh!)

Daytona.Let's go away (Let's go away!)
Daytona (U.S.A.go!!)
Daytona.Let's go away (Let's go away!)
Daytona (U.S.A.go!!)

Way he-y (oh!) Way he-y (oh!) Way he-y Wa-y (oh!)

Daytona

Tu tu tu tu lu tu tu~tu tu tu tu lu tu tu~ tu tu tu tu lu tu tu~tu tu lu tu~n
Tu lu tu lu tu lu tu lu tu lu tun tu lu tu tu tun tu lu tu tu tu lu tu
Tu lu tu lu tu lu tu lu tu lu tun tu~tu tu tu tu tun

Tu tu lu tu tu tu tu lu tu~ tu tu lu tu tu tu lu tun
Tu tu lu tu tu tu tu lu tu lu~n

Tu tu lu tu tu tu tu lu tu~ tu tu lu tu tu tu lu tun
Tu tu lu tu tu tu tu lu tu lu~n

〈間奏〉

Daytona.Let's go away (Let's go away!)
Daytona (U.S.A.go!!)
Daytona.Let's go away (Let's go away!)
Daytona (U.S.A.go!!)

Way he-y (oh!) Way he-y (oh!) Way he-y Wa-y (oh!)

Daytona

Ah~

先生からのアドバイス

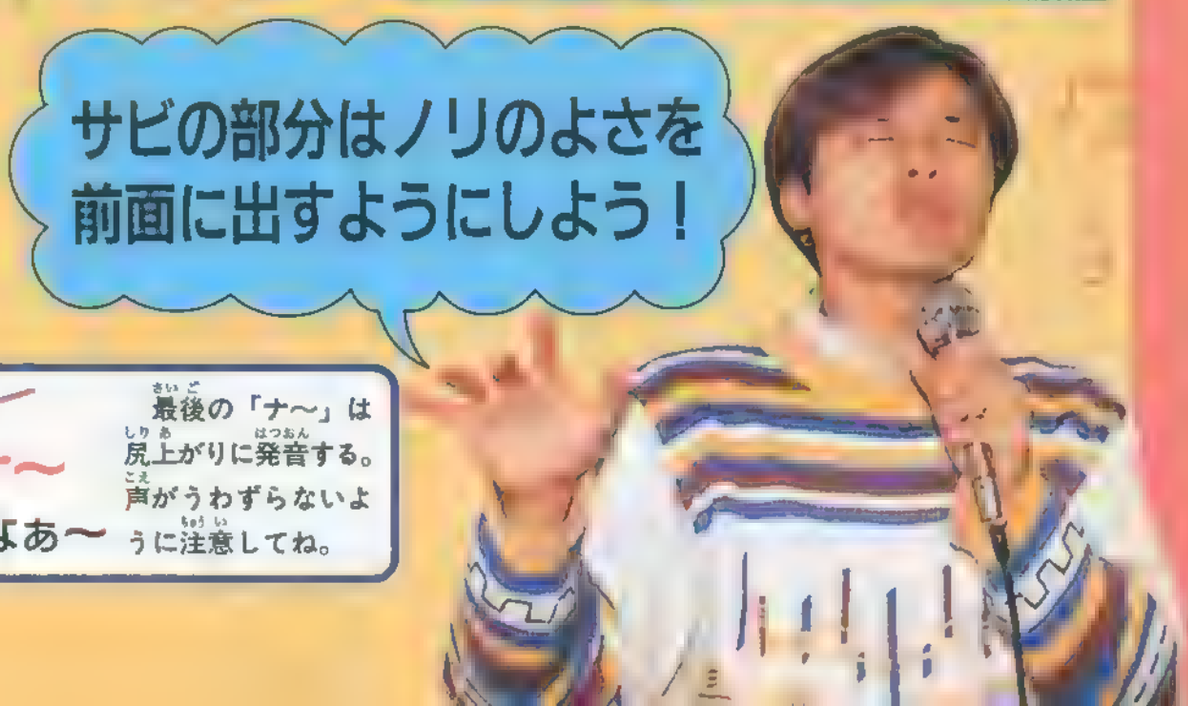
最初のフレーズとサビの部分をいかに歌うかが、この曲のポイントだ。サビの部分は歌詞をそのまま歌うのではなく、自分なりに崩してしまってかまわないぞ。この部分は展開が速いので、右のようなタイミングで息継ぎをしていくといいよ。

また「tu」という音は巻き舌ぎみに発音するようにしよう。ここをうまく発音できるようになれば、そのあとの「Daytona」のフレーズへのつなぎかたがカッコよくきまるのだ！

Tu tu tu tu lu tu tu~tu tu tu tu lu tu tu~v tu tu tu tu lu tu tu~tu tu lu tu~nv
Tu lu tu lu tu lu tu lu tu lu tun tu lu tu tu tun tu lu tu tu tu lu tu v
Tu lu tu lu tu lu tu lu tu lu tun tu~tu tu tu tu tunv

息継ぎのポイント

，マークの入っている場所で息継ぎをするのが理想。後半のパートは一息で歌いきってしまおう。



デイトナ～
でいとおうなあ～

最後の「ナ～」は尻上がりに発音する。声がうわずらないように注意してね。

Sky High

I wanna fly sky high[sky high]
Let's go together
I wanna fly sky high[sky high]
Let's go together
I wanna

I wanna fly sky high[sky high]
Let's go together
I wanna fly sky high[sky high]
Let's go together
I wanna

Yeah he-y oh du lu he-y
Fly'in high feel'in good

[1234!]

Blue blue skies
Blue blue skies I see
Blue blue skies
Blue blue skies I see
Blue blue skies
Blue blue skies I see

I wanna fly sky high[sky high]
Let's go together
I wanna fly sky high[sky high]
Let's go together
I wanna

I wanna fly sky high[sky high]
Let's go together
I wanna fly sky high[sky high]
Let's go together
I wanna

Yeah he-y oh du lu he-y
Fly'in high feel'in good

[1234!]

Blue blue skies
Blue blue skies I see
Blue blue skies
Blue blue skies I see
Blue blue skies
Blue blue skies I see

I wanna

(間奏)

Blue blue skies
Blue blue skies I see
Blue blue skies
Blue blue skies I see
Blue blue skies
Blue blue skies I see

I wanna fly sky high[sky high]
Let's go together
I wanna fly sky high[sky high]
Let's go together
I wanna

Fade out~

先生からの アドバイス

あまり力まずに、さわやかに歌おう。コブシを回してしまうと、逆にカッコ悪くなってしまうのだ。全体的にややキーが高いので、十分に発声練習をしてから挑むべき。いきなりこの曲を歌うのは、なるべくさけたほうがいいぞ。メロディアスなのでおぼえやすいが、うまく歌うにはそれなりの鍛錬が必要だ。

またイカすポーズをつけやすい曲でもあるので、ただ立って歌うだけでなく体全体を使ったアクションを交えていこう。

アイワナ
あいうわぁな

サビと同じくらい重要なのがここ。曲全体をしめるパートなので、入念に練習しておこう。「ワナ」の部分は巻き舌で発声する。ただし巻き舌を意識しすぎてはダメ。さらりと歌うようにしよう。

Blue blue skies
この青空を想像しよう

こんなポーズをつけるのもカッコよく歌うポイント！好きな女の子と一緒に歌え

Pounding Pavement

先生からの アドバイス

正確に歌うよりもノリの良さを意識しよう。タイミングの取りづらい曲なので、自分なりに歌詞をくずしてしまってもいいぞ。「Sky High」とは違い、さわやかさよりもハードさを押し出していこう。※印のついているパートは、みんなで一緒に歌おう。

Tu tu tu tu lu tu tu~n
Tu tu tu tu lu tu~nn
Tu tu tu tu lu tu tu~n
Tu tu tu tu lu tu~nn
Tu tu tu tu lu tu tu~n
Tu tu tu tu lu tu~nn
Tu tu tu tu lu tu tu~n
Tu tu tu tu lu tu~nn

Oh yeah(yeah!)
Oh yeah(yeah!)
Oh yeah(yeah!)
Oh yeah(oh!)

Tu tu tu tu lu tu tu~n
Tu tu tu tu lu tu~nn
Tu tu tu tu lu tu tu~n
Tu tu tu tu lu tu~nn
Tu tu tu tu lu tu tu~n
Tu tu tu tu lu tu~nn
Tu tu tu tu lu tu tu~n
Tu tu tu tu lu tu~nn

Oh yeah(yeah!)
Oh yeah(yeah!)
Oh yeah(yeah!)
Oh yeah(oh!)

Tu lu tu tu lu tu tu~n
Tu tu tu tu lu tu~nn
Tu tu tu tu lu tu tu~n
Tu lu tu yeah

Tu lu tu tu tu tu tu tu
Oh yeah Oh yeah Oh yeah yeah~
Oh yeah Oh yeah Oh yeah yeah~

Yeah ah~(yeah!)yeah ah~(yeah!)yeah
Yeah way yeah le yeah hey yeah way yeah yeah way hey
Yeah ah~(yeah!)yeah ah~(yeah!)yeah
Yeah way yeah yeah yeah hey yeah way yeah yeah way hey
Yeah ah~ yeah ah~ do na~ du lu du du du du yeah ah~

Tu lu tu tu tu tu tu tu tu yeah ※

Tu tu tu tu lu tu tu~n
Tu tu tu tu lu tu~nn
Tu tu tu tu lu tu tu~n
Tu tu tu tu lu tu~nn
Tu tu tu tu lu tu tu~n
Tu tu tu tu lu tu~nn
Tu tu tu tu lu tu tu~n
Tu tu tu tu lu tu~nn

Oh yeah(yeah!)
Oh yeah(yeah!)
Oh yeah(yeah!)
Oh yeah(oh!)

Fade out~

光吉先生、「デイトナUSA」を熱唱！

次世代カラオケ「プロローグ21」は、なんとカラオケだけでなく、セガサターンも遊べてしまう優れものだ。この機能を使って『デイトナ』を熱唱する光吉先生にお話を聞いてみたぞ。

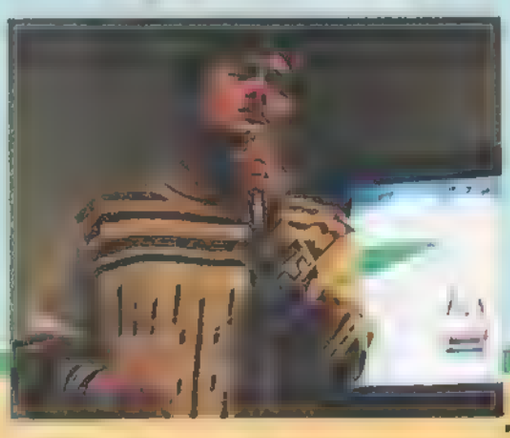
――最初からボーカルつきの曲をゲーム中に入れる予定だったんですか？

光吉氏（以下、光吉） いえ、最初は「Let's Go Away」だけだったんですよ。その後、ほかの曲を作るときに、やっぱりボーカル曲が1つだけでは、ということで作っていきました。ゲームミュージックのライブなどで、原曲に歌詞をつけたりしますよね。それを最初からやってみようじゃないか、と。

――今後もこういった路線を？

光吉 やっていけたらいいな、とは思っています。

◀セガサターンも遊べてしまうカラオケだ！



▶端末機を使って、歌いたい曲を入力していく。

巻末特別付録 1/35スケール ホーネット号・ペーパークラフト

キミの手でホーネット号を作っちゃおう！

各パーツはカラーコピーして台紙にのりづけしてから切り取ると、組み立てやすくなるよ。

P.80〜81の各パーツを、作りかたを参考に組み立てればキミだけのホーネット号のできあがり！　切りまちがえないようにね。

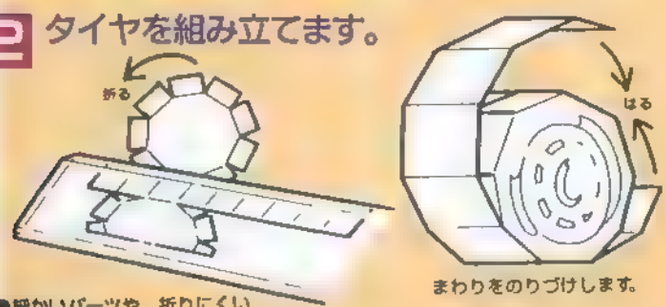
用意するもの

●はさみ　●カッター　●接着剤

カッターを使うときは注意しましょう。

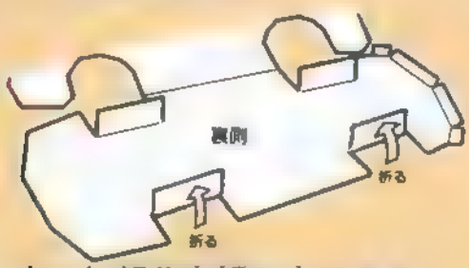
1 パーツをていねいに切りはずします。折り線をあらかじめ軽く折っておきます。

2 タイヤを組み立てます。

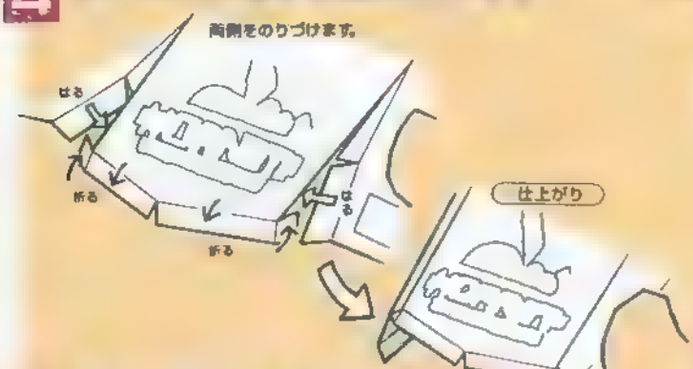


●細かいパーツや、折りにくい場所は定規を使って折りましょう。

3 本体のタイヤハウス部の、のりしろを折ります。

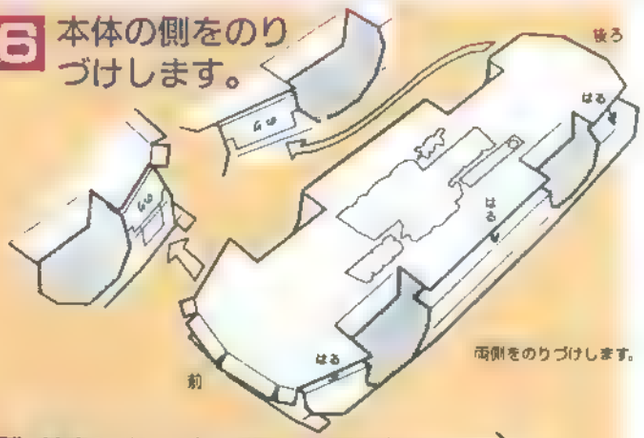


4 ボンネット部分を組み立てます。

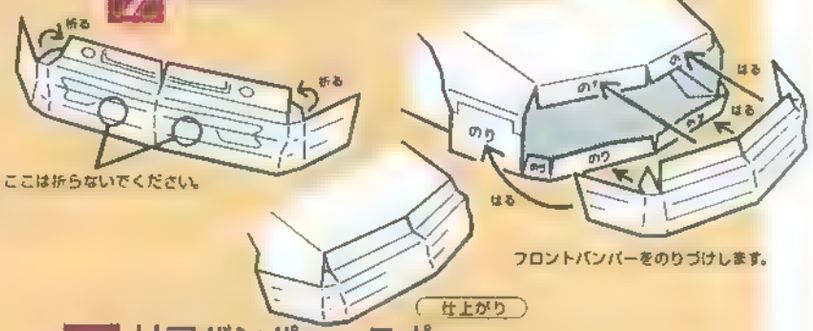


5 後ろの部分を組み立てます。

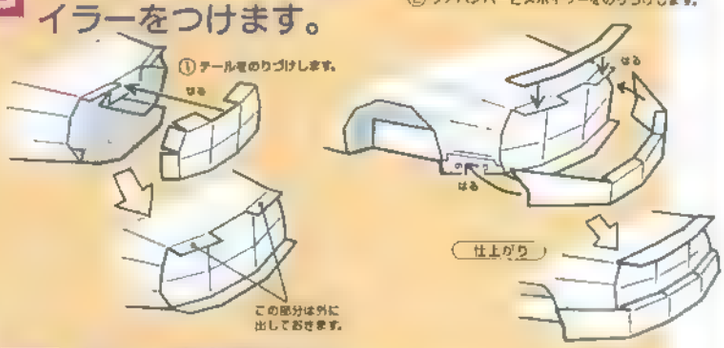
6 本体の側をのりづけします。



7 前部バンパーをつけます。

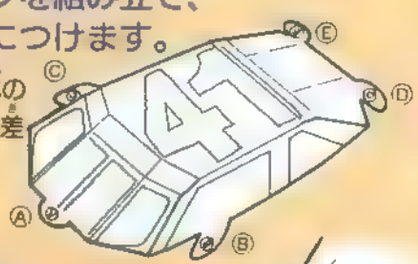


8 リアバンパー・スポイラーをつけます。



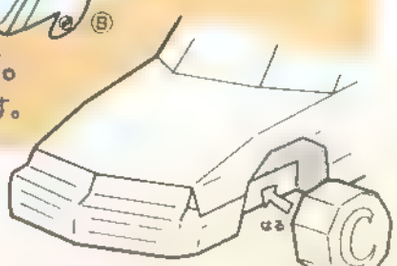
9 ルーフを組み立て、本体につけます。

それぞれ本体のⒶⒷⒸⒹⒺに差し込みます。



10 タイヤをつけます。

タイヤをのりづけします。



完成したホーネット号で遊んじゃえ

1 いろいろな角度から見る

まずは基本中の基本、完成したホーネット号をいろいろな角度から眺めてみよう。カッコいいアングルを見つけて、写真を撮っておこう。自分だけの『デイトナ』写真集なんてものも作れてしまうぞ。

▲まずはゲーム中ではめったに見られないアングルから眺める。

▲ややななめに車をかたむけるとカッコよく見えるぞ。

▲腹部にはサターンと『デイトナUSA』のロゴが！

2 改造してモーターを入れる

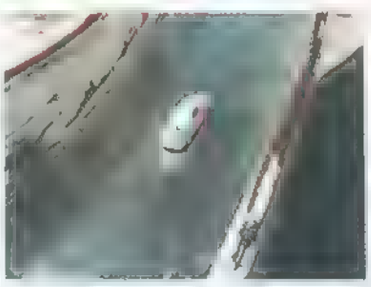
モーターや輪ゴムなどを利用して、ホーネット号を実際に走るようにしてみよう。ただし失敗すると、せっかく作ったホーネット号が壊れてしまうことになるので慎重にね。

▲輪ゴムを使ったほうが改造はカンタン。初心者向けだよ。

▲ペーパークラフトだから、こういった改造もできる。感動の瞬間だ。

3 すべり台を使う

改造が無理な人は、公園のすべり台などを使って遊ぼう。すべらせたあとはすぐに拾いにいかないと、思わぬアクシデントで壊れてしまうことも……。でもカッコいいよ。



▲すべり台の上からすべらせる。スピード感がたまらないのだ。

▲すべり台から落ちるときの横転がファンにはたまらない。

4 砂場に持っていく

究極の遊びかたがコレ。公園の砂場を使って、ベストラインを想像しながら手でホーネット号を動かしていくのだ。気分はまるで『セガラリー』。

▲ドリフトなどを想像してホーネット号を手で動かそう。砂場に残った走行ラインも楽しみのひとつ。

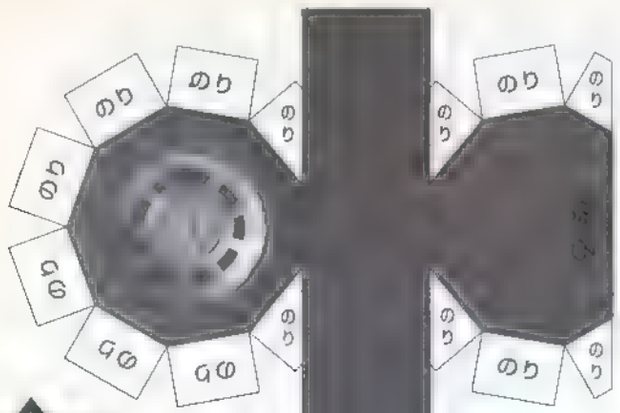
▲いくら砂場だからといって埋めてしまってはダメ。ボロボロになり、二度と遊べなくなっちゃうぞ。

リアバンパー
フロントバンパー
上
下
上
下
上
下
後ろ
スポイラー
下
上
HORNET
テール
前
SEGA ATURN
SEGA
DAYTONA USA
本体
後ろ
HORNET
41
93
Game
GAM2
前
のり

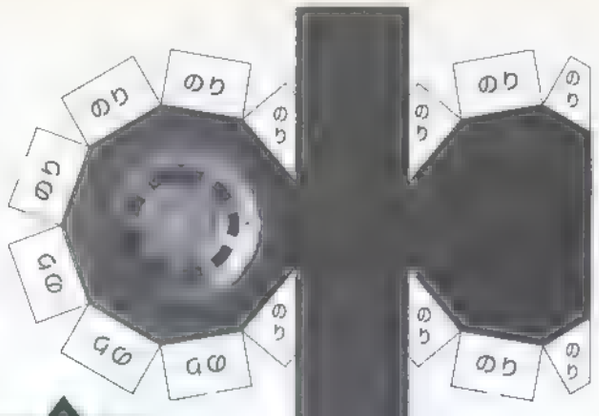
SEGA SATURN

DAYTONA USA™

ストックカー・ペーパークラフト



リアタイヤ

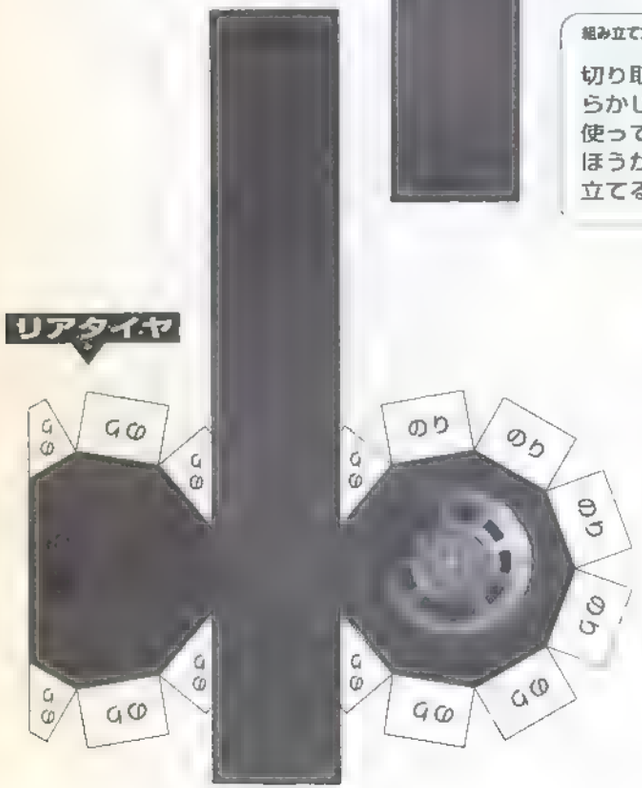


フロントタイヤ

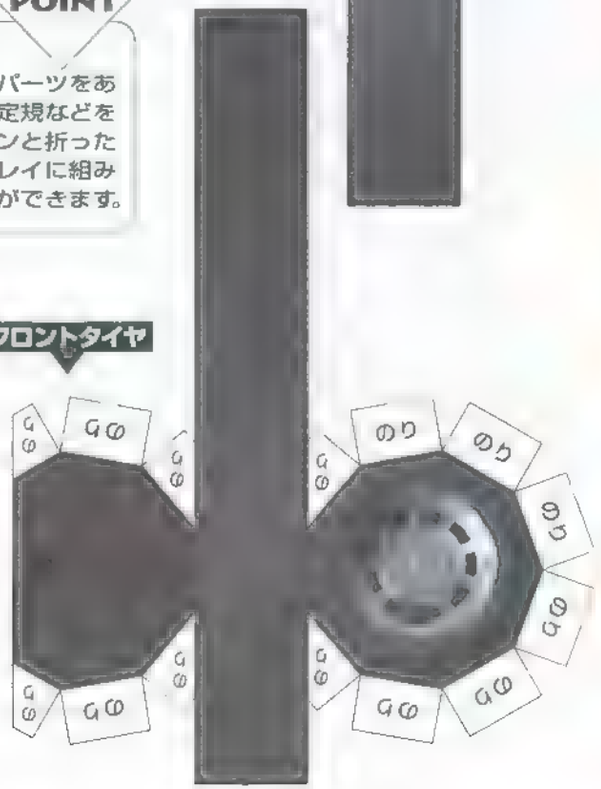
POINT

組み立て方のコツ

切り取ったパーツをあらかじめ、定規などを使ってキチンと折ったほうが、キレイに組み立てることができます。



リアタイヤ



フロントタイヤ

ルーフ

PAPER CRAFT DESIGN : KOICHI KONDO & ATSUMI NISHIDA

この本の内容についてのお問い合わせは、講談社覇王編集部あてにお願いします。お問い合わせは、官製ハガキでお願いします。

なお、勝手ながら、お電話でのお問い合わせには応じられません。

〈あて先〉 〒112-01 東京都文京区音羽2-12-21 講談社
覇王編集部「DAYTONA USA」係

構成／佐伯憲司／小林 仁／佐久間亮介
カバー・本文レイアウト／エイティ
協力／セガ・エンタープライゼス 第二AM研究開発部

覇王ゲームスペシャル㉗

セガサターン

DAYTONA USA

(定価はカバーに表示してあります)

発 行 1995年6月24日 第1刷
発行者 野間佐和子
発行所 株式会社 講談社
〒112-01 東京都文京区音羽2-12-21
電話 東京 (03)5395-3466(編集部)
(03)5395-3605(販売部)
印刷所 凸版印刷株式会社
製本所 株式会社国宝社

©KODANSHA 1995 Printed in Japan

★落丁本・乱丁本は、小社雑誌業務部宛にお送りください。送料小社負担にてお取り替えします。
★本書の無断複写(コピー)は著作権法上での例外を除き、禁じられています。

ISBN4-06-329227-4 (はお)

HORNET
HIGH CLASS

覇王ゲームスペシャル
必勝攻略本シリーズ

- ロックマン6　史上最大の戦い!!
- がんばれゴエモン2
  奇天烈将軍マッギネス
- ロックマンX
- ファイアーエムブレム　紋章の謎
- スーパーロボット大戦EX
- Jリーグ・スーパー・サッカー
- ロックマンズサッカー
- SDガンダムGX
- スーパーストリートファイターII
- 餓狼伝説SPECIAL
- ロックマンワールド5
- サムライスピリッツ
- MOTHER2　ギーグの逆襲
- FEDA　エンブレム オブ ジャスティス
- 公式ガイドブック　大貝獣物語
- スーパードンキーコング
- ロックマンX2
- 機動戦士ガンダム
- 闘神伝
- 公式ガイドブック　Jリーグ
  スーパーサッカー'95　実況スタジアム
- ロックマン7
- 第4次スーパーロボット大戦

覇王

定価950円(本体922円)

©1994、1995 SEGA ENTERPRISES, LTD

雑誌66181-27 T1066181270952 製品329227-4(0)